



Fra mellemrum til attraktivt bycentrum

Fem anbefalinger til udvikling af knudepunktet Humlebakken/Astrupstien i Aalborg Øst

Lanng, Ditte Bendix; Harder, Henrik; Madsen, Tinna Lykke

Publication date:
2012

Document Version
Tidlig version også kaldet pre-print

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Lanng, D. B., Harder, H., & Madsen, T. L. (2012). *Fra mellemrum til attraktivt bycentrum: Fem anbefalinger til udvikling af knudepunktet Humlebakken/Astrupstien i Aalborg Øst*. Institut for Arkitektur og Medieteknologi. Institut for Arkitektur, Design og Medieteknologis skriftserie Bind 60


General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Fra mellemrum til attraktivt bycentrum

Fem anbefalinger til udvikling af knudepunktet
Humlebakken/Astrupstien i Aalborg Øst

AD Files
ISSN nr. 1603-6204
Volume # 60, februar 2012

Udgiver
Arkitektur, Design & Medieteknologi, Aalborg Universitet
Østerågade 6, 2. sal
9000 Aalborg

Titel
Fra mellemrum til attraktivt bycentrum
- Fem anbefalinger til udvikling af knudepunktet
Humblebakken/Astrupstien i Aalborg Øst

Udarbejdet af
Ditte Bendix Lanng
Henrik Harder
Tinna Lykke Madsen

Peter Anker, formand for Himmerland Boligforening, har deltaget i arbejdet med at udvikle rapportens struktur og indhold og takkes i den forbindelse for sin støtte til forskningsprojektet, som ikke ville være blevet realiseret uden hans medvirken.

Layout
Tinna Lykke Madsen

Korrektur
Lise Kjærgaard

Fotos og illustrationer
Ditte Bendix Lanng - side 4-15,
Matt Brown - side 17
SERL - side 19
Maaten Laupman - side 21
Mecy Rome - side 22, nederst til venstre
Ditte Bendix Lanng - side 22, Øverst til højre
R & Sie - side 23, Nederst til venstre
William Veerbeek - side 23, Øverst til højre
Tinna Lykke Madsen - side 28-29

Tryksted
Vester Kopi, Lyngbyvej 1, 9000 Aalborg

Oplag
30 stk

Kontakt
Ditte Bendix Lanng
Institut for Arkitektur, Design og Medieteknologi
Gammel Torv 6, lok. 306, 9000 Aalborg, DK
dbla@create.aau.dk

Denne rapport er en del af forskningsprojektet "Aalborg Øst - en forstad i forandring" som bl.a. udmønter sig i to PhD-projekter. Rapporten er udarbejdet i forbindelse med PhD-projektet "Mobility designs for the functionalist city - A case study of a mobility node in Aalborg Øst, Denmark" ved Ditte Bendix Lanng.

Sideløbende udgives rapporten "Forandringsstrategier i by- og boligområder", som udspringer af det igangværende PhD-projekt "Kortlægning af unges hverdagsgeografier i Aalborg Øst" ved Anne-Marie Sanvig Knudsen.

Forskningsprojektet er medfinansieret af Himmerland Boligforening, Lejerbo Aalborg, Realdania og Obel Fonden.

Indhold

05 Indledning

06 Kapitel 1: Knudepunktet Astrupstien/Humlebakken

Introduktion til det udvalgte knudepunkt 6

Analyse af knudepunktet på fire parametre 7

Aktuelle initiativer for byudvikling med relation til det udvalgte knudepunkt 11

Opsamling: Fra mellemrum til bycentrum – de fire parametre i et udviklingsorienteret perspektiv 12

13 Kapitel 2: Caseundersøgelser

Formål og metode 13

Case 1: Prioritering af et 'bankende hjerte'- Osdorp bycentrum, Holland 14

Case 2: Nænsom transformation – bygningskomplekset The Brunswick, England 16

Case 3: 'Tabula Rasa' - Vaulx-en-Velin bycentrum, Frankrig 18

Case 4: Spredte fornyelser – Hoogvliet, Holland 20

Case 5: Botaniske taghaver, Sverige 22

Case 6: Sanseligt byrum, Danmark 22

Case 7: Parkeringslandskab, Japan 23

Case 8: Øko-boulevard, Spanien 23

24 Kapitel 3: Fem anbefalinger – Knudepunktet: fra mellemrum til bycentrum

Sammenfatning og introduktion til anbefalinger 24

Anbefaling A: Fra ide til virkelighed – synergi i udviklingsinitiativer og investeringer 25

Anbefaling B: Trafikalt knudepunkt: tilgængelighed og kontaktpunkt 26

Anbefaling C: Funktionelt knudepunkt: attraktion, koncentration, muligheder 26

Anbefaling D: Socialt knudepunkt: bevægelser som potentiale - byrum som udviklingsstrategi 27

Anbefaling E: Arkitektonisk knudepunkt: "lag-på-lag-byen" – kontrast, fortætning og fortælling 27

30 Referencer

Indledning

Et udviklingsorienteret blik på knudepunktet

Baggrund for rapporten

Da Aalborg Øst blev planlagt og bygget som en satellitby udenfor moderbyen, Aalborg, opfattede man byen som en koncentrisk enhed med ét absolut centrum. Selvom Aalborg stadig har et markant centrum i og omkring den gamle bykerne, har meget ændret sig siden dengang. Folk bor og arbejder ikke nødvendigvis i nærliggende områder - man dyrker sport i den ene ende af byen og køber ind i den anden. Man bevæger sig i det hele taget på kryds og tværs af byen, og bruger forskellige steder på forskellig vis. Byregionen kan snarere forstås som et netværk med mange centre med forskellige eller konkurrerende betydninger, og bydele og steder i byen refererer til hinanden på kryds og tværs over større afstande.

Datidens visioner om levende satellitbyer med en egen indre dynamik, er da også i dag erstattet af en opfattelse af, at bydele som Aalborg Øst har væsentlige udfordringer. Man taler om, at disse bydele fx mangler bycentrum, arkitektonisk identitet, funktioner og destinationer, samt at de lukker sig om sig selv.

I dag taler man ikke længere om moderbyen og satellitbyen. Man taler om netværksbyen, hvor flere, forskellige knudepunkter - eller 'nodes', som det kaldes på engelsk - fungerer som områder i byen, hvor betydning og værdi samles i et funktionelt, trafikalt, socialt og arkitektonisk knudepunkt.

Rapportens afsæt: Et udviklingsorienteret blik på knudepunktet

Rapporten udspringer af et behov for inspiration og anbefalinger til byudvikling i Aalborg Øst, da der er udsigt til vidtgående forandringer i forbindelse med aktuelle planer og visioner for bydelen. Med afsæt i den kontekst er der behov for at kvalificere, hvordan Aalborg Øst kan spille en rolle i netværksbyen Aalborg. I den sammenhæng er det vigtigt at arbejde med Aalborg Øst som en bydel, der har andet og mere at byde på end boliger.

Med det afsæt sætter rapporten fokus på området omkring knudepunktet Humlebakken/Astrupstien som et vigtigt sted i forandring - et sted, der er væsentligt for og har potentiale i fornyelsen af Aalborg Øst.

En sådan udvikling bør dels bidrage til, at det er attraktivt at leve i Aalborg Øst, og dels bidrage til, at udviklingen ikke kun sker udenom bydelen, men at Aalborg Øst bliver et aktiv for hele Aalborg

og en integreret del af den levende og varierede netværksby.

Rapportens formål og indhold

I rapporten undersøges potentialer for den fysiske udvikling af et udvalgt område i Aalborg Øst. Dette område kaldes i rapporten et "knudepunkt". Det konkrete knudepunkt er det område, hvor Humlebakken krydser Astrupstien. Gennem en analyse af dette knudepunkt, en caseoversigt samt fem sammenfattende anbefalinger søges der skabt forståelse for situationen i det udvalgte knudepunkt samt inspiration til at igangsætte et arbejde rettet mod fysisk fornyelse, der peger mod et attraktivt centrum for bydelen. Det er således rapportens gennemgående tilgang at arbejde med at belyse knudepunktet som en udviklings- og investeringsmulighed.

Men kampen mellem bydele og byer er hård, når det handler om tiltrækning af investeringer, arbejdspladser, indkøbs-, service-, og kulturtilbud, og det er derfor vigtigt at beskæftige sig med, hvad det er for forhold, potentialer og opmærksomhedspunkter, der ligger til grund for en fremtidig udvikling på dette sted. I kapitel 1 undersøger vi derfor den aktuelle situation i knudepunktet Humlebakken/Astrupstien, og i kapitel 2 sætter vi denne situation i relation til en række udenlandske og danske cases, hvor fornyelse af lignende bydeles fysiske karakter og funktioner er blevet realiseret med øget attraktivitet til følge. Rapportens kapitel 3 sammenfatter opmærksomhedspunkter og potentialer i fem anbefalinger til fysiske forandringer i knudepunktet Humlebakken/Astrupstien.

Begrebet "knudepunkt"

På dansk bruges begrebet knudepunkt i forbindelse med trafikale kryds, hvor for eksempel flere buslinjer mødes. I denne rapport foldes begrebet og potentialerne ud; området er et knudepunkt på flere måder samtidig: et trafikalt knudepunkt, et funktionelt knudepunkt, et socialt knudepunkt, og et arkitektonisk knudepunkt.

Disse fire knudepunkts-parametre benyttes i analysen af såvel knudepunktet i Aalborg Øst, i undersøgelsen af de udvalgte cases, samt i de sammenfattende anbefalinger.





kapitel 1

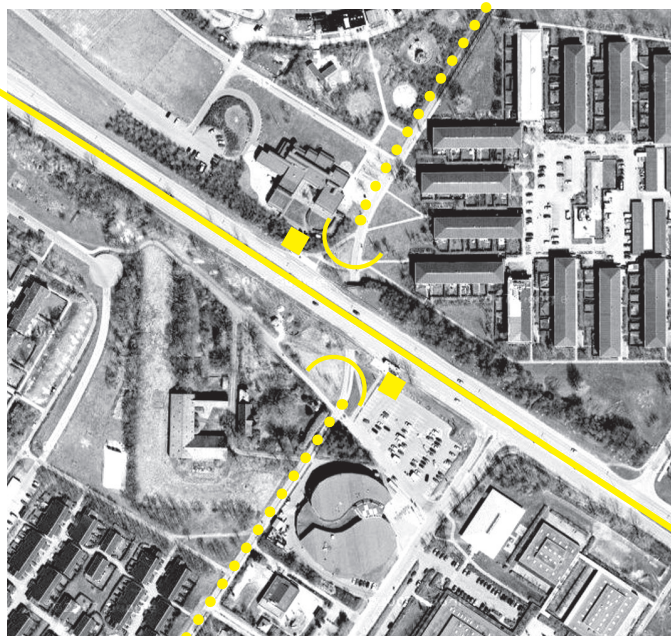
Knudepunktet Astrupstien/Humlebakken

Introduktion til det udvalgte knudepunkt

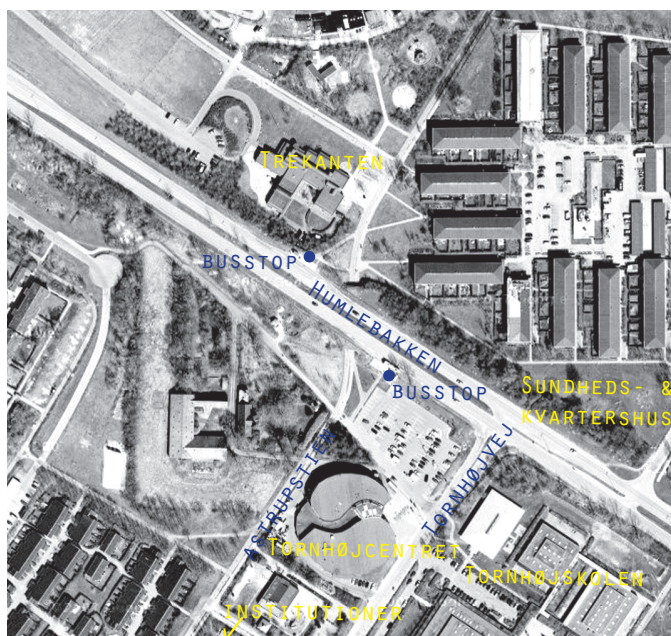
Aalborg Øst er andet end boliger. Det er en *bydel*, hvor man kan *leve*, snarere end monofunktionelt område, hvor man kun kan *bo*, og der et langt bredere mulighedsrum end boligrenoveringer, når det gælder byudvikling. Rapporten peger på, at der i knudepunktet Humlebakken/Astrupstien er et udfoldet potentiale for flere aktiviteter, rigere byliv og for en stærkere identitet, fordi området ligger centralt i bydelen med de vigtigste lokale funktioner og et relativt koncentreret byliv, der er gode infrastrukturelle forbindelser til den øvrige by, og fordi det er der, hvor andre nye tiltag står stærkest. Krydset mellem Humlebakken og Astrupstien er i denne rapport defineret som et knudepunkt, hvor forbindelser krydses, bydelens beboere dagligt bevæger sig, og hvor vigtige lokale servicefunktioner er placeret. Her sker der en vis koncentration af aktivitet af handel, skolegang, daglig transport, kulturtilbud mv. Samtidig er det et vigtigt ankomstpunkt og "vindue" til bydelen, og derfor også et strategisk punkt for bydelens forbindelse til andre steder.

Knudepunktet: En funktionalistisk typologi

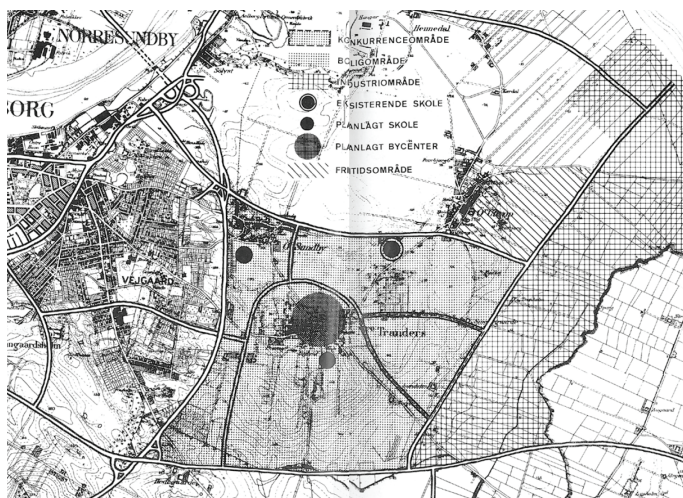
Knudepunktet Humlebakken/Astrupstien er et tidstypisk eksempel på den måde, som vigtige knudepunkter blev planlagt på under velfærdssamfundets udvikling. Aalborg Øst er en bydel bygget op omkring funktionalistiske principper med baggrund i de modernistiske CIAM-kongresser i 1930'erne (CIAM = Congres International Architecture Moderne). CIAM-principperne fik stor international indflydelse, og mange af efterkrigstidens byområder og bebyggelser har fælles træk, fx opdeling af byen i funktionelle zoner, så boliger, arbejdspladser, rekreation og transport blev adskilt. Adskillelsen af funktioner medførte store afstande, og bilen fik en vigtig betydning i denne byform. Man skulle kunne komme hurtigt og sikkert frem, og trafikarterne blev adskilt, så bilisterne kunne færdes på ét vejnet, som er helt adskilt fra de bløde trafikanters stinet. På strategiske steder i den funktionalistiske by, hvor de to trafiknetværk mødes, placerede man busstoppesteder og centrale lokale funktioner til bydelens forsyning: indkøbscenter og offentlige velfærdsbyggerier som skole, fritidshjem, kulturhus mv. Stedernes funktioner og forbindelser blev organiseret og formgivet med biltrafikken som en dominerende faktor, og store centralt placerede parkeringspladser samt mange små forbindelsesveje og -stier er karakteristiske.



Krydset Humlebakken/Astrupstien er et vigtigt knudepunkt og en funktionalistisk typologi, hvor de adskilte mobilitetssystemer - vejnettet og stinettet - mødes.



Trafik og funktioner i knudepunktet. Hovedstien og den største vej i Aalborg Øst mødes, og vigtige lokale servicefunktioner er lokaliseret her.



Udsnit af skitse til den nye satellitby, Aalborg Øst, hvor centrum er placeret i Nørre Tranders. Program fra byplankonkurrence 1964.



I bil på Humlebakken lige over Astrupstien, retning øst



I bus, ved busstoppestedet på sydsiden af Humlebakken



På cykel gennem tunnellen under Humlebakken, retning nord

Knudepunktet Humlebakken/Astrupstien er netop sådan et sted. Det blev oprindeligt planlagt i 1960'erne sammen med den øvrige bydel. På det tidspunkt var området ikke tiltænkt så central en betydning for bydelen, og bydelens bycentrum skulle slet ikke have været her, afslører de gamle plandokumenter. På skitsen her til venstre, som stammer fra programmet til byplankonkurrencen i 1964 for hele den nye bydel, skulle Aalborg Øst have et bycentrum i den gamle landsby, Nørre Tranders. I denne plan var også vejforløbet for bydelens centrale vej, Humlebakken, anderledes. Situationen i dag er dog en anden, og knudepunktet Humlebakken/Astrupstien er et vigtigt område i Aalborg Øst med kvaliteter og potentialer, som peger i retning af et egentligt bycentrum for bydelen.

Analyse af knudepunktet Astrupstien/Humlebakken på fire parametre

I denne rapport beskrives knudepunktet Humlebakken/Astrupstien ud fra fire parametre. Parametrene er udvalgt som omdrejningspunkt for denne rapport, fordi de giver mulighed for at belyse andre aspekter end det rent instrumentelle i de trafikale bevægelser fra A til B. På den måde søger rapporten at udfolde og diskutere forskellige dimensioner af det fysiske miljø, der er knyttet til knudepunktet, og bevæge sig forbi kun at se et trafikalt knudepunkt, som ved første øjekast ligner et nedslidt mellemrum i bydelen. I stedet knyttes an til en mobilitets-optik, hvor områdets infrastrukturer og bevægelser er med til at "producere" knudepunktet som både et fysisk, formgivet sted, et knudepunkt i et netværk af bevægelser, og som et kompleks af sociale rum. Skønt de fire parametre naturligvis ikke danner en udtømmende analytisk model, skaber de et grundlag for at udbygge en sådan bred forståelse for udfordringer, kvaliteter og potentialer for fysisk fornyelse.

Trafikalt knudepunkt

Som et trafikalt knudepunkt har dette område god synlighed og god tilgængelighed. De vigtigste infrastrukturlinjer i Aalborg Øst krydser hinanden i det udvalgte område. Humlebakken er bydelens mest befærdede vej og en rumlig livsnerve, som forbinder Aalborg Øst med den øvrige by. Astrupstien er hovedfærdselsåren for den bløde trafik og knallerter. Astrupstien er ført under Humlebakken i en tunnel og følger dermed det funktionalistiske princip om trafikadskillelse.

Mange mennesker bevæger sig igennem området. Det foregår i bil, i bus, på cykel, til fods osv. eller man skifter transportmiddel her – fx. fra buspasager til fodgænger og fra fodgænger til bilist.

I bil: Man kan passere knudepunktet i høj hastighed på Humlebakken. Fra denne synsvinkel er der kun få tegn på, at området udgør et knudepunkt i Aalborg Øst. Den mindre forbindelsesvej, Tornhøjvej, giver

adgang til parkeringspladsen foran indkøbscentret, Tornhøjcentret, til Tornhøjskolen samt institutionerne syd for Tornhøjcentret. Man kan også komme til området i bil ved at parkere ved Kulturhuset Trekanten, nord for Humlebakken. Man skal dreje fra Humlebakken længere mod vest og følge den lille gren af Sebbesundvej ned til parkeringspladsen og hovedindgangen til Trekanten. Denne adgangsvej, parkeringsplads og hovedindgang er ikke synlig fra området i øvrigt. Endelig vil der være en tredje adgangsmulighed til området i bil i forbindelse med det nye Sundheds- og Kvarterhus, som er ved at blive bygget nord for Humlebakken. Man kommer til huset via Fyrkildevej øst for Tornhøjcentret.

I bus: Der er busstoppesteder ved Humlebakken i begge retninger. Der er ca. 6-8 busser pr. time i dagtimerne. Buslinjerne forbinder området med Aalborgs bymidte og videre til Skelagervej i vest samt til Aalborg Universitet i syd. Rejsen med bus til bymidten tager ca. 15 minutter. Man kan komme fra Astrupstien til busstoppestederne ved at bevæge sig op ad små stier og/eller trapper til platforme i vejkanterne.

På cykel: Det er vanskeligt at finde en effektiv cykelrute, hvis man ønsker at bevæge sig fra bymidten til området på cykel. Den hurtigste vej er via Humlebakken. Her er der ikke anlagt cykelstier og vejen er tungt trafikeret med høje hastigheder (hastighedsgrænsen er 70 km/t). Astrupstien er del af et veludbygget cykelstinet i bydelen, som forbinder bydelens forskellige områder og som har god forbindelse til fx. Aalborg Universitet.

Til fods: Området krydses af mange fodgænger-ruter, når folk bevæger sig til og fra indkøbscentret, skole, institutioner, Trekanten, til bussen, eller gennem området på vej til andre steder. Fodgængerne følger enten stiforbindelserne, fx Astrupstien og de små stier til bus mv., eller de krydser området udenfor stierne, fx. hen over parkeringspladsen foran Tornhøjcentret.

Funktionelt knudepunkt

Mange vigtige lokale servicefunktioner er placeret i området på hver side af Humlebakken. Servicefunktionerne er alle publikumsorienterede og tiltrækker mennesker, som bruger dem i deres daglige liv. Dette stemmer overens med det funktionalistiske lokaliseringsprincip, som anviser lokalisering af fælles funktioner til de trafikale knudepunkter, hvor tilgængeligheden for alle trafikformer er bedst.

På den sydlige side af Humlebakken er bydelens primære indkøbscenter, Tornhøjcentret placeret. Syd for centret strækker sig et bælteformet område med institutioner som børnehaven, vuggestue og privatskole. Den kommunale skole, Tornhøjskolen, der er bygget i 1972, ligger ud til Humlebakken umiddelbart øst for Tornhøj Centret. Skolen har

store udendørs idrætsarealer. Der er 340 elever på skolen.

Nord for Humlebakken ligger kulturhuset Trekanten med bibliotek mv. Her afholdes sommetider større arrangementer, såsom koncerter, som tiltrækker publikum fra større dele af byen.

Ved Fyrkildevej er det nye Sundheds- og Kvarterhus ved at blive bygget. Huset, der forventes at stå færdigt midt i 2012, bringer mange nye funktioner til området og skal fungere som et aktivt mødested, hvor der fx skal være apotek, læger og fysioterapi.

Socialt knudepunkt

Området er et socialt knudepunkt i Aalborg Øst, fordi de ovennævnte forbindelser og funktioner betyder, at relativt mange mennesker bruger det og mødes her i deres daglige liv, når de køber ind, bevæger sig til og fra skole, tager bussen ind til Aalborgs bymidte, går på biblioteket, følger deres børn i børnehaven – og om få måneder også når de skal til lægen eller på apoteket. Der sker her en koncentration af dagligdags byliv. Bylivet er i området tæt forbundet med bevægelser fra den ene destination til den anden. Dette er en særlig kvalitet for knudepunktet, fordi koncentration af byliv ellers sjældent ses i bydelen, hvor bylivet er mere spredt i kraft af den funktionalistiske opdeling af funktioner, bebyggelser og forbindelser samt store grønne landskabelige arealer. Det sociale knudepunkt er vigtigt for bydelen, da potentialet her er tilstede for, at man kan kende til hinanden – og måske kende hinanden – på tværs af forskelligheder: sociale, etniske, aldersmæssige osv.

Man kan derfor opfatte området som en vigtig ramme for hverdagslivet og dermed som bydelens sociale knudepunkt. I dag er det allerede et mødested, hvor man ser hinanden, hilser kort på, måske stopper op og taler sammen, eller opholder sig der sammen og udfører forskellige aktiviteter – det sidste foregår mest indendøre, fx i kulturhuset Trekanten.

Arkitektonisk knudepunkt

Det er karakteristisk for den funktionalistiske byplans arkitektur, at bygningerne er placeret som enkeltstående større enheder på en flade. De er trukket væk fra vejen og andre forbindelser, og skaber dermed en luftig og spredt byform, som er helt anderledes end den bymæssige tætte struktur vi kender fra Aalborg centrum - med sammenbyggede bebyggelser, markerede gaderum og pladser. I ældre byrum, skabt før anvendelsen af CIAM-principperne, som fx i Aalborgs centrum koncentrerer menneskestrømme på relativt lidt plads og danner et livligt og tæt byliv.

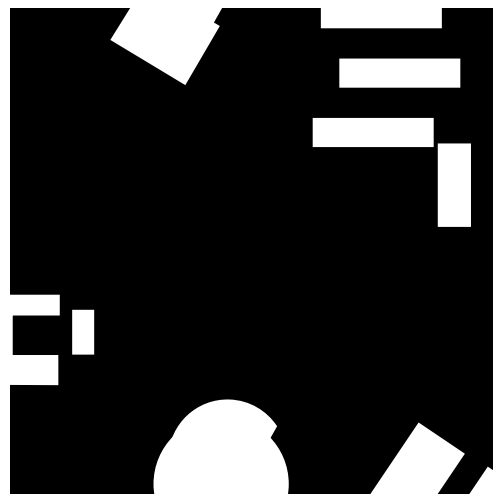
Den arkitektoniske situationen er helt anderledes i knudepunktet i Aalborg Øst. Der er stor afstand

mellem bygningerne, og de forskellige bevægelsesforbindelser koncentrerer kun i mindre grad. Hver del af områdets areal er tildelt sin egen funktion: fx parkering på en stor åben flade ved siden af dagligvarebutik i en lukket bygningskrop med relativt spinkle forbindelser i mellem. Særligt markant er dette ved tunnelen under Humlebakken, som udgør den eneste livsnerve mellem områdets sydlige og nordlige del. Samtidig er det afgørende for de rumlige sammenhænge i området, som er udflydende og præget af store afstande.

Området ligger på et jævnt areal i bydelens relativt kuperede terræn. Der er dog markante højdeforskelle inde i området som følge af trafikadskillelsen, hvor Humlebakken er ført over Astrupstien og således ligger i et andet niveau.

De relativt store bygningsenheder er karakteriseret ved at have mange "bagsider". Ser vi fx på Tornhøjcentret, hvis indgang er placeret mod hjørnet af parkeringspladsen og Tornhøjvej, er der lange strækninger af bygningens facader, som – selvom de vender ud mod vigtige bevægelseslinjer – ligner ubetydelige bagsider, som gemmer sig bag kratbeplantning.

For at illustrere, hvordan området opleves fra sådan et "brugsperspektiv" i øjenhøjde, har vi på næste side indsat nogle små fotoserier, der viser forløb gennem området. De viser fotos taget til fods og på cykel fra Astrupstien – bevægelsesretning nord, samt fotos taget i bil fra Humlebakken – kørselsretning øst. De viser, at knudepunktet ikke skiller sig mærkbart ud fra omgivelserne – at bygninger og byrum har få arkitektoniske detaljer, materialerne er ensartede i store områder – asfalt, beton, tegl. Det samme gælder beplantningen, som mest består af små græsklædte områder og krat. Den udendørs aften- og nattebelysning er sparsom. Tillige er der flere steder, hvor belægningen er slidt og affald samler sig, graffiti er tegnet mv. Dette giver området et monotont og nedslidt præg.



Knudepunktet Humlebakken/Astrupstien i Aalborg Øst. Den funktionalistiske byplan og arkitektur skaber store åbne rum mellem husene - her markeret med sort.



Området ved Nytorv/Bispensgade i Aalborgs bykerne. Her er der snævre, markerede gadeforløb og pladsdannelser.



På vej. Et socialt mødested.

Til fods



På cykel



I bil



00:50

00:40

00:30

00:20

00:10

00:00

00:10

00:20

00:30

00:40

00:50



Aktuelle initiativer for byudvikling med relation til det udvalgte knudepunkt

Der er en udviklingsproces i gang i Aalborg Øst, som er med til at skabe grundlaget for et tidsvarende udbud af forskellige bymiljøer med gode servicefaciliteter og mødesteder, og som kan være med til at øge attraktiviteten for både nutidige og kommende beboere og fremtidige investeringer. Herunder er et udpluk af aktuelle initiativer – fra de helt store langsigtede visioner og strategier til de nye lokale, konkrete bebyggelser – som kan have sammenhæng med en eventuel fornyelse af det udvalgte knudepunkt.

Aalborg Kommunes planstrategi 2011

I planstrategien, der både er forlæggert til revision af Kommuneplanen i 2013 og en langsigtet strategi for Aalborgs udvikling, opridses adskillige store projekter for vækst og byudvikling med relation til Aalborg Øst. Universitetets udbygning, det nye regionale sygehus, tilvæksten af ungdomsboliger og visionen om en letbane er alle initiativer med meget store investeringer, der kan og bør få positiv betydning for Aalborg Øst. Hovedparten af de planlagte investeringer, som strategien opridses, ligger i en såkaldt vækstakse – et geografisk område tværs gennem Aalborg. Aalborg Øst ligger som et vigtigt og attraktivt placeret område i forhold til denne vækstakse, og kommunens målsætning om at tiltrække investeringer, arbejdspladser og liv med fokus på denne akse, er relevant for Aalborg Øst, idet den kan komme til at skabe nye og styrkede forudsætninger for udvikling her.

'Fremtidens forstæder'

I 2012 afholder kommunen i samarbejde med Realdania en international konkurrence om udviklingen af det østlige Aalborg – et stort område der strækker sig fra motorvejen til Storvorde. Bydelen Aalborg Øst indgår som den mest bymæssige del af konkurrenceområdet. Deltagerne i konkurrencen – prækvalificerede professionelle teams af arkitekter, byplanlæggere, sociologer, ingeniører, forskere mv. – skal udforme bud på den langsigtede, strategiske fysiske udvikling af området samt det nære perspektiv, økonomiske/organisatoriske modeller for realisering af udviklingen, samt udpegning af særligt væsentlige udviklingsområder.

Projekt 9220

Bydelen er udpeget til en helhedsorienteret indsats, der skal forbedre det fysiske og det sociale miljø. Kvarterløft-projektet har som et mål at skabe miljøer og enklaver i bydelen med egne identifikationspunkter og oplevelser. Projektet blev igangsat som et statsstøttet projekt og er siden 2002 overgået til at være et kommunalt projekt. Projekt 9220 er et boligsocialt projekt med tre indsatsområder, herunder byudvikling. Projektet har til daglig til huse i Trekanten. Mange lokale aktiviteter og delprojekter er igangsat og organiseret af projektet i samarbejde med borgerne.

Eksisterende kommunale planer

Området ved krydset Humlebakken/Astrupstien indgår i den gældende Kommuneplan 2009 som bydelens vigtigste detailhandelsområde. Her beskrives kommunens ønsker om at dette sted styrkes som hele bydelens centrum og samlingssted, blandt andet med en forbedret sammenhæng på tværs af Humlebakken og en bazar på grunden hvor den ældre Tornhøjgård ligger i dag. Aalborg Byråd vedtog i 2006 en lokalplan, der muliggør bazaren.

Nye ungdomsboliger og boligrenoveringer

I disse år bygges der rigtig mange ungdomsboliger i Aalborg. En del af disse boliger bygges i Aalborg Øst og er dermed med til at tegne en tættere bebygget bydel med en tilvækst af beboere - flere unge studerende. En del boliger i Aalborg Øst renoveres og fornyes i disse år. Dette skaber en mere attraktiv og tidssvarende boligmasse.

'Kildeparken 2020'

Kildeparken 2020 er en helhedsplan for området Kildeparken i Aalborg Øst. Dette område grænser op til krydset ved Humlebakken/Astrupstien, og vil blive omdannet og fornyet i massiv grad med planens realisering. Udover renovering af boliger og af boligernes nære udearealer, indgår der en stor vision for Astrupstien i planen. Astrupstien skal udvides og være hovedstrøg med et bustrace samt en række nye funktioner, herunder sportsfaciliteter, og bypladser med regnvandsbassiner mv.

Kvarters- og sundhedshus

I midten af 2012 åbner bydelens nye Sundheds- og Kvarterhus, som er ved at blive bygget nu. Huset ligger på hjørnet af Fyrkildevvej og Humlebakken og kommer til at rumme 7500 m², i nær tilknytning til krydset mellem Astrupstien og Humlebakken. Det udgør en ny og meget central funktion for hele Aalborg Øst, og kommer til at indeholde mange arbejdspladser, ligesom det vil tiltrække mange mennesker dagligt, som vil gøre brug af faciliteterne: læger, speciallæger, fysioterapi, sundhedsplejerske, fitness samt fælleslokaler for bydelens beboere.

Opsamling: Fra mellemrum til bycentrum

– de fire parametre i et udviklingsorienteret perspektiv

Fra ”mellemrum”...

Udfordringer: Humlebakken/Astrupstien er et trafikalt, funktionelt og i nogen grad socialt og arkitektonisk knudepunkt i Aalborg Øst, men området er fysisk nedslidt og udgør ikke i fuld udstrækning et samlende bycentrum for bydelen. Selvom vigtige forbindelser mødes her og servicefunktioner er samlet indenfor et – på kortet - overskueligt område, opleves afstandene mellem bygninger i området som store og de rumlige sammenhænge er ikke tydelige.

Bygningernes bagsider fylder meget, de vender ryggen til væsentlige forbindelseslinjer og formår ikke til fulde at fungere som samlende rumlige elementer i det relativt store område. Den synergi, som de forskellige funktioner kunne skabe for området, synes ikke at blive udfoldet, og selvom man kan møde andre mennesker her, danner organisationen og formgivningen ikke optimale forhold for det.

Når man bevæger sig gennem området er det da også disse udstrakte og udflydende byrum og forbindelser, der giver fornemmelsen af at være i et ”mellemrum” snarere end et knudepunkt.

...til bycentrum!

Kvaliteter og potentialer: Området er karakteriseret ved en koncentration af bevægelser, byliv og funktioner. Samtidig er tilgængeligheden og synligheden god. Ikke mindst peger adskillige nye store initiativer på, at der skabes ny energi i området og dets omgivelser. Disse er alle kvaliteter, som der kan bygges videre på, og synergien mellem dem kan styrkes. Området er et aktiv for bydelen og anerkendes også som sådan i Kommuneplan 2009, der beskriver at bydelscentret ved Humlebakken spiller en vigtig rolle, som ønskes styrket som samlingssted og ved lokalisering af lokal service.

De relativt store afstande mellem bygningerne samt udformningen af byrum og forbindelser skaber som nævnt en vis udtynding af aktiviteterne, men samtidig rummer dette forhold nogle grundlæggende muligheder, idet der er plads til fysisk fornyelse med nye bebyggelser. Forbindelser og byrummene mellem bygninger og funktioner er en vigtig del af bystrukturen og arkitekturen i området. I en fornyelse er det derfor relevant at sætte fokus på et bredt indsatsfelt, hvor alle de fire knudepunkts-parametre indgår i en udvikling, som styrker områdets kommercielle, kulturelle og sociale hverdagsliv, og peger på dette som Aalborg Østs bycentrum.

Hvordan?

Hvilke muligheder for fysisk fornyelse rummer den skitserede situation for et bycentrum i Aalborg Øst? – hvordan kan det løftes som et forbindelsesmæssigt, funktionelt, socialt og arkitektonisk knudepunkt med styrkede relationer til resten af byen? – og hvordan skabes der gode forhold for at realisere en fysisk fornyelse? I det følgende kapitel vil vi kikke på, hvordan man i en række cases har beskæftiget sig med lignende situationer.

kapitel 2

CASEUNDERSØGELSE

Formål og metode

Formålet med beskrivelsen af de 8 cases, som findes på de følgende sider, er at undersøge, hvad vi kan lære af disse danske og udenlandske cases med henblik på fysisk fornyelse af knudepunktet Humlebakken/Astrupstien.

To typer cases

De fire første cases er behandlet relativt dybdegående og er udvalgt som eksempler, der udspringer af samme planlægningstradition som Aalborg Øst. Casene viser, hvordan man med forskellige fornyelsesstrategier i udlandet har arbejdet med at forny den modernistiske byform. Casene er primært behandlet deskriptivt, men sammenfattes dog ift. de fire knudepunktsparmetre, som er beskrevet på de foregående sider. Mange andre omstændigheder er givetvis ikke sammenlignelige med situationen i Aalborg Øst.

De fire sidste cases er inddraget i oversigtsform som illustrative eksempler på, hvordan man med karakteristisk arkitektur kan arbejde med potentialerne for markant udvikling af et steds identitet. Casene er på forkant med arkitekturfaget. De kan bidrage med varieret inspiration til at udvide tankerummet for, hvordan fremtidens knudepunkt i Aalborg Øst kan forme sig.

Resumé af metode

Yins (1994) 'case survey' har været udgangspunkt for metode ifm. case studierne.

Formål:

At undersøge fysiske fornyelsesprojekter i knudepunkter ved at besvare spørgsmålet: Hvad kan vi i relation til udvikling af knudepunktet Humlebakken/Astrupstien lære af en række udvalgte danske og udenlandske cases om fysisk fornyelse af knudepunkter?

Kriterier for udvælgelse

Case 1-4:

- De fire cases viser forskellige tilgangsvinkler til fornyelse af den modernistiske byform.
- Relevans for forståelse og inspirationskraft i relation til udvikling af knudepunktet i Aalborg Øst.
- De fire knudepunktsparmetre skal kunne identificeres og beskrives ud fra tilgængeligt materiale (Desk Research).
- Europæiske eksempler med sammenlignelighed med Aalborg Øst som byområde – primært i forhold til modernistiske planlægning, samt fornyelsesbehov.
- Det er tilstræbt at en evaluering af kvaliteten af knudepunktsfornyelsen i hver case kunne findes som led i undersøgelsen. En sådan evaluering kunne eksempelvis omhandle beboeres/brugeres tilfredshed før og efter fornyelsen, faktisk daglig

brug eller økonomisk aktivitet, eller fagfolks vurdering af fx arkitektonisk kvalitet. Screeningen af cases viste dog, at det kun er sjældent, at knudepunktet er særskilt evalueret, fx i evalueringer af beboernes tilfredshed med et helt byområde før og efter et større fornyelsesprojekt. Evidensbaserede vurderinger af årsags-virkningsforhold på knudepunktsniveau har derfor været vanskelige. Forfatterne vurderer alligevel, at de udvalgte cases er gode eksempler på knudepunktfornyelser, som kan bidrage til formålet med denne rapport, nemlig at skabe forståelse for situationen i det udvalgte knudepunkt samt inspiration til at igangsætte et arbejde rettet mod løft til et attraktivt centrum for bydelen.

Kriterier for udvælgelse

Case 5-8:

- Vægt på illustrative eksempler på karakteristisk arkitektur med potentiale for markant udvikling af et knudepunkts identitetsskabelse.
- Inspirationskraft i form af særlige ideer med mulig relevans for udvikling af knudepunktet i Aalborg Øst.
- Mindst et af de 4 knudepunktsparmetre skal kunne identificeres og beskrives ud fra tilgængeligt materiale (Desk Research).

Analyse af cases:

Alle cases er behandlet ift. casespecifikke lærings- og inspirationspunkter i relation til fornyelsen af knudepunktet Humlebakken/Astrupstien. Dette findes ved hver case som et sammenfattende afsnit under overskriften "Hvad kan vi lære?".

På grundlag af de casespecifikke lærings- og inspirationspunkter er der formuleret tværgående opmærksomhedspunkter og potentialer i form af 5 sammenfattende anbefalinger.

Afsøgning af kildemateriale:

Ca. 3 ugers desk research (Aalborg Universitetsbiblioteks databaser, websøgninger, samt trække på eget forhåndskendskab og faglige netværk). Der er søgt efter projekt-/casebeskrivelser, formelle – gerne forskningsbaserede – undersøgelser eller evalueringer, område- og befolkningsdata samt egnet illustrationsmateriale (Copyright har givet begrænsninger på illustrationsmateriale). Andre cases end de her identificerede kan naturligvis have relevans for denne rapports emne og muligvis belyse problemstillingen bedre eller fra andre vinkler end de, som der er inddraget i denne rapport.

//Case 1

PRIORITERING AF ET 'BANKENDE HJERTE' - OSDORP BYCENTRUM

Hvad kan vi lære?

Man har tænkt stort i det nye 'bankende hjerte' i Amsterdams Nieuw West-område. Osdorp bycentrum er en væsentlig udvidelse og opgradering af et eksisterende lokalt center med mange nye funktioner, forbedrede trafikale forbindelser, fornyelse og fortætning af områdets bystruktur med nybyggeri og byrumsdesign. Denne fornyelse skal ses i relation til den nye situation i hele det store byområde, hvor der kommer mange nye boliger til. Der sættes på et aktivt og varieret bycentrum – et bymæssigt 'levemiljø', som står i kontrast til de mere rolige levemiljøer andre steder i byområdet, hvor der fortrinsvis er boliger og/eller rekreation. Casen viser en tydelig prioritering af ét bycentrum for hele det meget store byområde (130.000 beboere). Udviklingen af dette center betyder, at andre knudepunkter i området ikke vil blive udviklet til egentlige centerområder, og at alle de overordnede publikumsorienterede funktioner koncentrerer i Osdorp bycentrum. Det eksisterende lokale center er blevet brugt som en kvalitet at bygge videre på. Derudover har man lagt vægt på tilgængelighed, blandede funktioner – også boliger, og på udformning af byrum for at skabe identitet.

Før fornyelsen: Dårligt image men store kvaliteter

Osdorp er en bydel i de vestlige forstæder til Amsterdam, som blev bygget i årtierne efter 2. verdenskrig.

De vestlige forstæder omfatter et meget stort område, som dækker ca. 1/6 af Amsterdams areal og indeholder i alt 54.000 boliger overvejende fordelt på almene boliger og parcelhuse.

De vestlige forstæder udvikledes under et stort tidspres som svar på en akut boligmangel efter 2. verdenskrig. Dette betød, at de oprindelige byplaner blev udført i al hast og med væsentlige modifikationer.

Området har været præget af bl.a. sociale problemer, utryghed, og beboerne er generelt dårligt økonomisk stillet. Områdets image er dårligt, og det er blevet vurderet, at der skal vægtige tiltag til for at vende udviklingen.

De vestlige forstæder ligger tæt ved Amsterdams centrum og Schiphol lufthavn, med grønne arealer og søer, der rækker ind i området fra det åbne land mod vest, og har dermed en god placering. Disse grundlæggende kvaliteter er benyttet som aktiver i fornyelsen.

Storstilet fornyelse med en markant prioritering af ét centrum

Fornyelsen af Osdorp Centrum spiller en vigtig rolle i et af Europas største fornyelsesprojekter, det såkaldte ParkStad 2015. Siden en strukturplan for området fra 1996 har området ved Osdorppladsen været udpeget som centrum for 'Nieuw West' – det nye vest i Amsterdam.

ParkStad 2015 er enorstilet plan, som involverer mange aktører: kommune, boligforeninger og et stort antal private investorer og developere. Der integreres både fysiske, økonomiske og sociale forhold i processen med at forvandle området fra et monofunktionelt og monotont boligområde til varierede 'levemiljøer' med forskellige identiteter, hvor også arbejde og rekreation spiller en væsentlig rolle.

I processen rives ca. ¼ af de eksisterende boliger ned, og mange nye bygges. Resultatet bliver ca. 20 % flere boliger end før fornyelsen med en væsentlig højere andel af ejerboliger og væsentligt lavere andel af almene boliger. Man sigter på at skabe et område med en blandet befolkning og høj befolkningstæthed. Udbuddet af servicefaciliteter og offentlige rum er en vigtig del af planen, da den kommende tætte og blandede by har behov for indkøbsfaciliteter og kulturtilbud, rekreation og mødesteder.

Osdorp Centrum er det udprægede udviklingscentrum, hvor de publikumsorienterede funktioner koncentrerer. Centret står i kontrast til andre steder i Nieuw West, fx. de grønne forstadsområder nærmere ved det åbne land mod vest.

Med udgangspunkt i det eksisterende lokale detailhandelsområde ved Osdorppladsen er udviklingen af dette større centerområde med butikker, kontorer, kulturfunktioner og servicefaciliteter i gang. Osdorp Centrum kaldes 'det bankende hjerte' for Nieuw West, og sigter på også at have regional tiltrækningskraft bl.a. med udbygningen af de infrastrukturelle forbindelser.

Prioriteringen af at udbygge dette centerområde betyder, at andre centerområder i ParkStad-området ikke udvikles. Dette skyldes ParkStad-projektets fokus på, at dysfunktionelle lokal- og bycentre har en negativ effekt på hele bydele – på boligers attraktivitet og på virksomheders tendens til at lokalisere sig i området. Man har foretaget en analyse af detailhandelen i hele ParkStad-området. Her vurderes det dels, at den eksisterende struktur med flere små centre er forældet og ikke modsvar-

Sted Nieuw West, Amsterdam, Holland
Periode bygget fra midt 50'erne-60'erne, delvist fornyet siden 1990'erne, ParkStad 2015-projektet har været i gang siden 2000
Antal beboere 130.000 / **Areal** 70 km² / **Evaluering** ikke til rådighed
Økonomi samlet investeringssum for ParkStad 2015- projektet er 8.200 mio. euro



Før fornyelsen af Osdorp bycentrum bestod bebyggelsen af større enheder og store rum mellem husene. Med fornyelsen fyldes de ud med ny bebyggelse i den eksisterende struktur og der skabes et markeret gade- og byrumsforløb.

er indbyggernes indkøbsmønstre, dels peges der på et stort potentiale i købekraften blandt de 130.000 indbyggere. Fornyelsesplanen for Osdorp reflekterer dette ved en tydelig satsning på et lettilgængeligt centrum med bredde og dybde i var-

eudbuddet: et lokalt mødested og et blikfang for 'Nieuw West'.

De fire knudepunktsparmetre

Trafikalt knudepunkt:

Prioriteringen af Osdorp Centrum skyldes dels den gode tilgængelighed, som opgraderes yderligere gennem fornyelsen. Motorvej A10 og en intern ringvej i området er lettilgængelige, det er et knudepunkt for offentlig trafik, hvor man kan skifte mellem sporvogn, bus og metro, samtidig er cykelstinet veludbygget.

Funktionelt knudepunkt:

Osdorp Centrum er et stykke 'blandet by'. Større faciliteter som det kulturelle centrum Meervaart (bl.a. med teater (se foto ovenfor)), distriktskontor og andre kontorer er lokaliseret her. Der er en bred vifte af butikker, herunder et stort indendørs marked, hvor der handles med madvarer. Derudover er der cafeer og restauranter, museum og biograf. I området findes også boliger.

Socialt knudepunkt:

Som det 'bankende hjerte' i et stort byområde er det visionen, at Osdorp Centrum vil rumme et byliv i trivsel, som knytter sig til de blandede funktioner. Disse omfatter både boliger, indkøbsfaciliteter og fritidsfaciliteter, og sigter dermed på at aktivere området henover det meste af døgnet.

Arkitektonisk knudepunkt:

Osdorp Plein (Osdorppladsen) er det centrale byrum i det netværk af offentlige rum, inklusiv gaderum, som det nye centrum udgøres af. Her har man arbejdet med den arkitektur og design, som skaber en stedsspecifik identitet, og som dermed gør op med monotonien i den oprindelige bebyggelse. I centrum fortættes den eksisterende bygningsmasse desuden, og der er planer om strategisk placerede høje bygninger, der giver variation og fungerer som pejlemærker.

//Case 2

NÆNSOM TRANSFORMATION – BYGNINGSKOMPLEKSET THE BRUNSWICK

Hvad kan vi lære?

I fornyelsen af Brunswick-komplekset, der er bygget i 1960'erne, har holdningen været, at stedet havde grundlæggende arkitektoniske kvaliteter, på trods af at komplekset stod hen som et uudnyttet og utrygt mellemrum i bydelen. I et bemærkelsesværdigt samarbejde mellem developeren og den oprindelige arkitekt er det lykkedes at forandre stedets rygte og atmosfære, og i dag er The Brunswick et attraktivt centrum for bydelen, hvor man bor, mødes, køber ind, og går ud.

I processen har man insisteret på at arbejde ud fra eksisterende kvaliteter - kompleksets arkitektoniske kulturarv, og denne tilgang er inspirerende, selvom man ikke nødvendigvis har med en bevaringsværdig bebyggelse at gøre. I The Brunswick har man så at sige gennemført og udbygget de iboende potentialer, som bygningskomplekset havde. Dette er en interessant fremgangsmåde, hvor nye 'lag' lægges til den eksisterende situation. Denne fremgangsmåde kræver et indgående kendskab til stedet og en grundig, kvalitetsbevidst og nænsom hånd, når fornyelsen skal udføres. Ikke desto mindre har det vist sig at være en succesfuld strategi i The Brunswick, hvor det er lykkedes at skabe et attraktivt bycentrum med en stærk identitet.

Før fornyelsen: en uudnyttet og utrygt "megastruktur"

The Brunswick er et ikonisk bygningskompleks med almene lejligheder omkring et centralt butikstorv, beliggende i den ældre bydel Bloomsbury i London. Brunswick-komplekset har haft ry som den ultimative modernistiske "megastruktur" (megastrukturer er store sammenhængende bebyggelser, ofte med både boliger og lokale servicefunktioner integreret i samme kompleks). Arkitekten, Patrick Hodgkinson, der tegnede komplekset i midten af 1960'erne, havde dog helt andre intentioner: at skabe en innovativ og sofistikeret "moderne landsby", hvor alle de 560 almene lejligheder lå på terrasser og havde forbindelse til himlen - med vinterhaver og masser af lys og luft, trods tætheden i byggeriet. Komplekset skulle have været en kerne i et større boligområde, men kun denne kerne blev bygget, så den oprindelige ide om at integrere komplekset i den omkringliggende by med et gennemskærende centralt fodgængerstrøg blev ikke fuldendt, da strøget endte blindt. Også andre ændringer blev foretaget: fx mindre lejligheder end

planlagt, færre forskellige typer lejligheder, maling af hele komplekset blev sparet væk, så betonen stod frem, og vinduespartier i vinterhaverne endte med ikke at kunne åbnes.

Allerede få år efter byggeriet, i 1970'erne, begyndte komplekset at blive præget af sociale problemer. Sammen med den halvfærdige fremtoning betød det, at butikkerne lukkede og erhvervsarealerne forblev tomme. Komplekset, og særligt torvet stod uudnyttet hen. I årene efter blev problemerne større, og komplekset blev efterhånden berygtet for kriminalitet, utryghed og forfald. Det blev betragtet som en lukket ø - et nedslidt mellemrum i bydelen, som langt fra fungerede som det bycentrum, det var tænkt som.

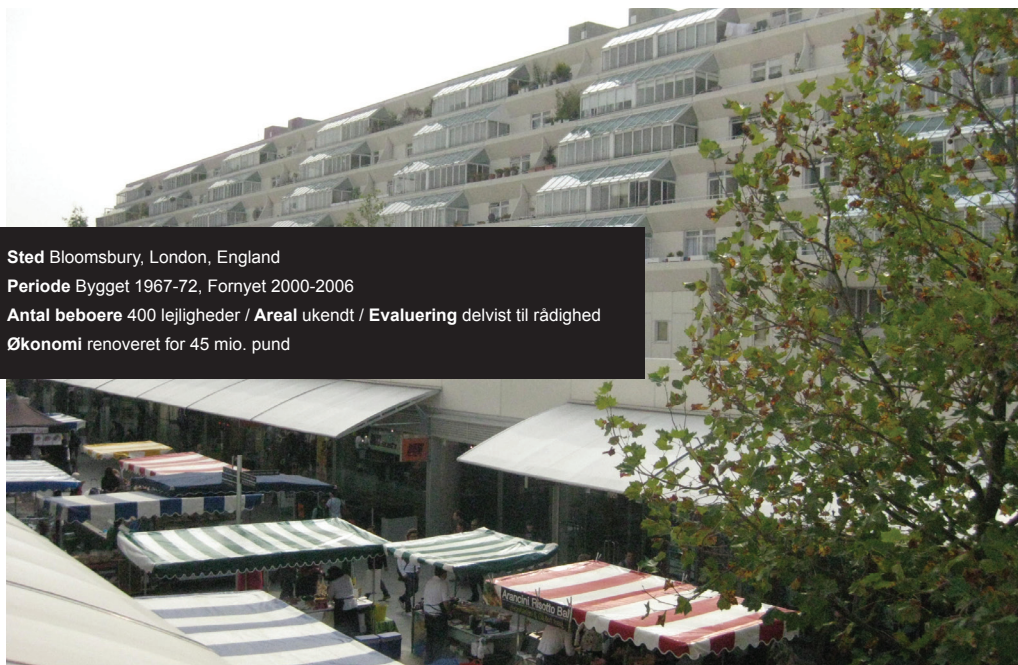
Efter fornyelsen: Et naturligt centrum for bydelen via en nænsom arkitekturstrategi

Kompleksets grundlæggende kvaliteter blev anerkendt med en fredning i år 2000, og denne nye status blev vendepunktet for stedets image.

En privat ejendomsudvikler, Allied London Properties, købte det og påbegyndte en omfattende, men nænsom renovering, ligesom der blev gjort en op-søgende indsats for at få stærke butikker til at lokalisere sig der. Da først renoveringen stod færdig, har man oplevet en egentlig dominoeffekt, hvor få velrenommerede kædebutikker har tiltrukket flere. Den oprindelige arkitekt blev tilknyttet projektet. I tråd med de oprindelige planer blev bebyggelsen gennemgribende renoveret, og mange af de oprindelige planer, som ikke blev gennemført af sparehensyn, er nu blevet virkelighed. For eksempel er komplekset blevet malet i en ganske bestemt nuance, der refererer til de ældre bebyggelser i den omgivende bydel. Butikstorvet er blevet revitaliseret, så det i dag danner bydelens naturlige centrum, som et fint markeret byrum, hvor mange publikumsorienterede funktioner ligger side om side. Man kan komme til The Brunswick på mange måder – via Londons undergrundsbane, i bil og med bus. Der er parkeringskælder under komplekset.

I processen er der også kommet nye arkitektoniske og funktionelle elementer til, fx et supermarked som fungerer som ankerbutik, og som markerer afslutningen på butikstorvet – der hvor det gamle nedslidte fodgængerstrøg endte blindt.

Alle erhvervslokaler er i dag udlejet til velfungerende butikker, cafeer, restauranter, og en biograf



Sted Bloomsbury, London, England
Periode Bygget 1967-72, Fornyet 2000-2006
Antal beboere 400 lejligheder / **Areal** ukendt / **Evalueret** delvist til rådighed
Økonomi renoveret for 45 mio. pund

Brunswick Center. Foto: Matt Brown

med kunstneriske film på programmet. Torvet benyttes af både beboerne i de ca. 400 lejligheder i komplekset (hvoraf størstedelen er almene boliger), af mange mennesker fra de lokale omliggende områder, hvor der både er mange kontorer og boliger, af mennesker fra det øvrige London og af

turister. Chefen for det kommercielle center lægger vægt på, at der arbejdes tæt sammen med lokalsamfundet om at få flere aktiviteter til stedet, fx lokal festival og et månedligt "farmers market". The Brunswick markedsføres i sammenhæng med lokale kulturtilbud og butikker.

De fire knudepunktsparmetre

Trafikalt knudepunkt:

Man kan komme til The Brunswick med undergrundsbane, bus eller bil. Stedet ligger relativt centralt i London og er derfor velforsynet med trafikforbindelser. Der er parkeringskælder under komplekset (155 p-pladser).

I forbindelse med renoveringen af torvet har man forbedret tilgængeligheden for bevægelseshæmmede ved at lægge ramper ind i formgivningen af adgangstrapperne til torvet, der er hævet op som et plateau.

Funktionelt knudepunkt:

The Brunswick rummer mange forskellige funktioner: boliger, kulturtilbud, restauranter og butikker. Der er 35 erhvervslejemål i boligkomplekset. I disse er det lykkedes at etablere stærke butiksbrands. Der er også et nyt supermarked, som fungerer som ankerbutik for området. En biograf, der viser kunstneriske film tiltrækker publikum fra hele London. Der er i dag ca. 400 lejligheder i komplekset – de fleste er almene boliger.

Socialt knudepunkt:

Torvet er blevet det naturlige og attraktive centrum for bydelen Bloomsbury. Det er blevet et mødested, hvor der kommer mange mennesker i forbindelse med indkøb, cafeliv, kulturtilbud mm. Samtidig er det et attraktivt uderum for beboerne i komplekset.

Arkitektonisk knudepunkt:

En væsentlig del af renoveringen er den fysiske fornyelse af torvet, som har fået ny belægning og ny beplantning med store træer. Der er kommet opholdsområder og nye trappeområder til, hvor tilgængelighed for bevægelseshæmmede er tænkt ind. En kunstner har medvirket til udformningen af en centralt placeret vand-kunstinstallation, og man har udført en sofistikeret belysning.

De eksisterende butiksarealer har fået mere plads og lys, og de eksponeres bedre ud mod torvet ved at facaderne er trukket frem.

I boligerne er blandt andet vinterhaverne blevet forbedret og hele komplekset er blevet malet i den oprindeligt tiltænkte nuance, så betonudtrykket er forsvundet til fordel for et farvemæssigt samspil med de ældre bebyggelser i de nære omgivelser.

//Case 3

'TABULA RASA'

- VAULX-EN-VELIN BYCENTRUM

Hvad kan vi lære?

I Vaulx-en-Velins bycentrum har man gennemført et meget markant opgør med CIAM-arkitekturen. Byens centrum er fuldstændig blevet genplanlagt med den traditionelle franske bykerne som forbillede – og med en stor tilvækst af byggede kvadratmetre og forskellige funktioner til følge.

Vaulx-en-Velins bycentrum har med fornyelsen bevæget sig fra at være et typisk eksempel på den opdelt by til nu at være en blandet by. Denne case giver dermed en indsigt i, hvordan man med radikale fysiske forandringer kan arbejde med problemerne i et udsat byområde. Casen er et eksempel på en tendens i nogle lande til voldsomme indgreb i arkitekturen og byplanen udfra en opfattelse af, at overfladiske ændringer kun skaber overfladiske resultater. Derfor arbejder man med at ændre den modernistiske bytype til helt andre bytyper.

Tilvæksten af virksomheder i bycentret er et af de positive tegn på, at fornyelsen i samspil med attraktive skattefordele mv. har haft den tilsigtede effekt.

Før fornyelsen: Hurtigt svar på bolig-mangel

Vaulx-en-Velin er en forstad til Lyon, bygget som en del af ZUP-programmet (Zone d'Urbanisation Prioritaire), som med stor planlægningsoptimisme svarede på den eksplosive bolig-mangel i Frankrig i 1960'erne og 70'erne. I satellitbyen Vaulx-en-Velin som mange andre steder i Frankrig benyttede man CIAM-principperne til at bygge nye bydele med funktionsopdeling og trafikadskillelse. Billige boliger blev hurtigt konstrueret i massevis, heraf var mange almene boliger. I Vaulx-en-Velin byggedes 8000 boliger i årene 1969-1978.

I 1990'erne blev Vaulx-en-Velin scenen for voldsomme optøjer. Andre graverende forhold for bydelen såsom tomme boliger og en stor beboerudskiftning, et nedslidt bycentrum med et falleret indkøbscenter (som før fallitten bl.a. husede Ikea), betød, at man tog beslutningen om at foretage en radikal fornyelse af forstaden. Før denne fornyelse følte folk sig utrygge i hjertet af byens centrum, som lå øde hen. Det blev udgjort af et stort uderum, som ikke var arkitektonisk bearbejdet bortset fra fodgængerstier.

Radikal fornyelse med en bredspektret indsats

Fornyelsen af Vaulx-en-Velin har stået på de seneste 10-15 år og er en stor indsats med mange involverede aktører og flere forskellige programmer, herunder det områdebaserede og tidsbegrænsede regeringsprogram Grand Projet de Ville, som sigter på at adressere stedets problemer via radikale nedrivninger, omplanlægning og genopbygning. Byens centrum er udpeget som en såkaldt ZFU (Zones Franches Urbaines), en status, som bl.a. giver skattefordele til mindre virksomheder (færre end 50 medarbejdere), der lokaliserer sig i området, mod at disse bidrager aktivt til beskæftigelsen af lokale beboere.

I bestræbelserne på en robust regenerering, som kan øge områdets attraktionsværdi, står de fysiske investeringer og fornyelsen dog ikke alene, men suppleres med borgerinddragelse og management-programmer for hele bydelen.

Strategien for den fysiske fornyelse er et radikalt opgør med CIAM-arkitekturen. I byens centrum har man således brugt en "tabula rasa"-model (tabula rasa betyder "viske tavlen ren"), og der er foretaget nedrivninger af de gamle bygninger. En urban fortætningsstrategi med det traditionelle franske bycentrum som forbillede ligger til grund for den fuldstændige genplanlægning og genopbygning af byens centrum: et funktionsblandet kvarter med indkøbsgader og traditionelt fransk byliv, og bag fornyelsen ligger således nogle traditionelle forestillinger om, hvad der skaber den gode by: nærhed, funktionsblanding, og "menneskelig skala". For bydelen som helhed har målet været at åbne kvarteret udadtil og skabe en naturlig cirkulation og kontakt mellem Vaulx-en-Velin og resten af Lyon, og fornyelsen af byens centrum spiller således sammen med omfattende fornyelser af de omliggende boligområder.

Den samlede indsats i Vaulx-en-Velin har haft positive resultater: Beboersammensætningen er blevet styrket, hvilket bl.a. ses ved at tilflytternes gennemsnitsindkomst er højere end fraflytternes. Kriminaliteten er faldet. Private investeringer foretages i området, og flere mindre virksomheder flytter dertil (i det såkaldte ZFU-område i byens centrum voksede antallet af virksomheder med 30% mellem 2000 og 2004, og med 9% mellem 2004 og 2006).



Sted Vaulx-en-Velin, Lyon, Frankrig
Periode bygget i 1960-70'erne, fornyet siden 1990'erne
Antal beboere 40.000 / **Areal** 21 km² / **Evaluering** delvist til rådighed
Økonomi Ukendt

Vaulx-en-Velin. Foto: ©SERL

De fire knudepunktsparmetre

Trafikalt knudepunkt:

Udover at byens centrum ligger nær ved regionens motorvejsnetværk, er betjeningen med kollektive trafikforbindelser blevet forbedret ifm. fornyelsesindsatsen: flere buslinjer, sporbahn samt en metrostation 5 minutters gang fra centrum, og man har dermed i nogen grad gjort op med bilby-strukturen. Inde i centrum er der i dag små gader med blandet trafik.

Funktionelt knudepunkt:

Byens centrum består af mange forskellige blandede funktioner, både i centrumområdet som helhed og i hver bygning, hvor der oftest findes butikker (dagligvarer og udvalgsvarer) samt erhverv og servicefunktioner (kontor, posthus, bank mv.) i stueetagen og boliger ovenpå, ligesom vi kender det fra traditionelle bykerner. Mellem 1999 og 2007 byggedes ca. 500 boliger (38.000m²) og 11.000 m² kontor i hjertet af byen. Der er anlagt en park centralt i byens centrum.

Regionale uddannelsesfunktioner i bycentrets periferi giver anledning til, at også folk, der ikke bor i området, kommer der.

Socialt knudepunkt:

Med den nye bystruktur i centrum, er der skabt rammer for at et traditionelt fransk byliv kan udfolde sig: et blandet og livligt gadeliv, der relaterer sig til både de forskellige publikumsorienterede funktioner og til kontorer og boliger. Et rekreativt byliv kan finde sted i den nyanlagte park.

Arkitektonisk knudepunkt:

Vaulx-en-Velins bycentrum har i dag en helt anderledes byform, end da den blev bygget. Bystruktur og -udtryk er ændret fra CIAM-arkitektens segregering og internationale stil til en blandet tæt by med integrerede gaderum, hvor trafikformerne sameksisterer, og en karrestruktur, hvor 2-3 etages bygninger i varierede udformninger skaber markerede facader til gaderne.

//Case 4

SPREDTE FORNYELSER – HOOGVLIET

Hvad kan vi lære?

I WiMBY!-projektet i Hoogvliet, Holland, har man forsøgt sig med at skabe et modbillede til den storstilede 'tabula rasa'-fornyelse som vi så i case 3, Vaulx-en-Velin. Man har gjort brug af decentrale interventioner, som skulle vokse ud af eksisterende kvaliteter i området, og som handlede om at nå områdets mange forskellige beboere både i nord og syd. Dermed fokuserede man i projektet ikke indsatsen på ét bestemt bycentrum. Casen er lærerig i forhold til knudepunktet i Aalborg Øst som et eksempel på en alternativ og mere beboerforankret frengangsmåde end de foregående cases. Særligt parken og aktivitetshuset Heerlijkheid Hoogvliet rummer et interessant perspektiv i forhold til de knudepunktsparemetre, der diskuteres i denne rapport. Heerlijkheid Hoogvliet er tænkt som et socialt knudepunkt, hvor mange af områdets beboere kan mødes, men på trods af at udviklingen af dette projekt i særlig grad har inddraget områdets beboere, har dets afsides geografiske placering virket hæmmende for husets og parkens funktion som et dagligt mødested.

Før fornyelsen: Dårligt image, stor social segregering

Fra 1970'erne og frem led Hoogvliet under stor social og økonomisk tilbagegang, som i 1990'erne havde medført et blakket ry med en beboersammensætning domineret af økonomisk svage familier og mere end 1000 ubeboede lejligheder.

Hoogvliet blev i sine tidlige år opfattet som en bydel med stort potentiale pga. sin gode beliggenhed nær Shell olie raffinaderiet med mange arbejdspladser. 70'ernes oliekrise og en øget mekanisering betød dog at en oprindeligt storstilet byplan med mange boliger blev revideret, så Hoogvliet i 1970'erne var segregeret i en nordlig urban del med boligblokke og mindre lejligheder og en nyere sydlig bydel med en mere forstadslignende karakter. Dette skel mellem boligområderne medførte en efterfølgende polarisering af indbyggerne. I starten af 90'erne var alle kommercielle programmer som restauranter og markeder forsvundet fra Hoogvliets nordlige kvarterer og hele området var forvandlet til en "soveby" med få tilbud til sine mange beboere.

Byfornyelse gennem spredte fornyelser

Byfornyelsen af Hoogvliet har stået på i 20 år og er

en af Hollands mest omfattende. Siden 90'erne har området gennemgået en stor fysisk og social regenerering og involveret en række forskellige aktører: kommunale, lokale samt private boligselskaber, som alle har bidraget økonomisk.

WiMBY!-projektet var en 6 år lang fornyelsesindsats i Hoogvliet, der begyndte i år 2000 og som udfordrede 90'ernes tendens til 'tabula rasa' (se case 3). WiMBY! står for "Welcome into my backyard" ("Velkommen i min baghave") og fokuserer på at invitere initiativer og mennesker ind i området (modsat "Not in my backyard", som bruges ifm. store planlægningsprojekter, som fx. vindmøller, der gavner samfundet, men som de færreste er interesserede i at få placeret i deres eget nærmiljø). Arbejdet handlede først og fremmest om at identificere og fremme eksisterende fysiske og sociale potentialer i Hoogvliet.

Den grundlæggende filosofi bag WiMBY! var at udnytte de lokale kræfter og derigennem realisere eksisterende initiativer. Med denne form for beboerinddragelse skabte kernegruppen bag WiMBY! 27 projekter af varierende længde og karakter, der skulle fungere som spredte nedslag i området. Disse decentrale fornyelser var alle stærkt forankrede i det eksisterende byrum. Som eksempler kan nævnes 'School Parasites': 3 fantasifulde pavilloner på områdets skoler, den årligt tilbagevendende festival 'Heerlijkheid Festival' samt 'Light Plan', som resulterede i en række forskellige lysinstallationer i Hoogvliet.

I denne sammenhæng er WiMBY! særligt interessant i form af 2 specifikke projekter. Det ene har affødt det andet. Det første projekt 'Logica' bestod af 24 strategier for udviklingen af Hoogvliet som helhed. Alle strategier blev udformet med udgangspunkt i både beboernes og de større interessenters tanker og ideer. Af de 24 forslag blev alle involverede parter enige om en specifik strategi, der skulle imødekommes i udviklingen af Hoogvliet. Den valgte strategi bibeholdt en række af Hoogvliets eksisterende kvaliteter, særligt grønne områder, der fandtes i både den nordlige og sydlige del af byen.

Denne overordnede strategi blev artikuleret og understøttet af projektet 'Heerlijkheid Hoogvliet': et nyt aktivitetshus beliggende i et nyt større rekreativt parkområde. Aktivitetshuset og de omkringliggende arealer skulle virke som et socialt knudepunkt for borgere og udefrakommende, og det skulle således udtrykke det nye, forbedrede Hoogvliet.



Sted Nieuw West, Amsterdam, Holland

Periode bygget fra midt 50'erne-60'erne, delvist fornyet siden 1990'erne, ParkStad 2015-projektet har været i gang siden 2000

Antal beboere 130.000 / **Areal** 70 km² / **Evaluering** ikke til rådighed

Økonomi samlet investeringssum for ParkStad 2015- projektet er 8.200 mio. euro

Heerlijkheid Hoogvliet. Foto: FAT achitecture

Heerlijkheid Hoogvliet danner rammen om en række forskellige programmer og er således tiltænkt som et mødested for Hoogvliets alsidige sociale grupper. Udformningen og planlægningen af Heerlijkheid Hoogvliet er bl.a. sket i samarbejde med beboerrepræsentanter, mens driften af stedet også involverer Hoogvliets borgere. En efterfølgende vurdering af processen har imidlertid ansporet, at de involverede grupper ikke efterfølgende har taget det nødvendige og tiltænkte ejerskab. Det forventes dog, at disse grupper over tid vil opnå det ønskede tilhørsforhold under forudsætning af, at der fortsat investeres i området.

Selve huset 'The Villa' favner nogle af de arkitektoniske elementer, som har influeret Hoogvliets historie og udvikling. Huset er således en renskåret kasse, der refererer til de mange funktionalistiske 50'er blokke i området. Facaderne er beklædt med forskellige udsmykninger, bl.a. silhuetter af raffina-

deriets skorstene, byens oprindelige livsgrundlag, og udskårne træer der symboliserer det grønne Hoogvliet. Arkitekturen er således meget direkte i sin symbolik: Heerlijkheid Hoogvliet er dybt forankret i sin eksisterende og fortidige kontekst.

Heerlijkheid Hoogvliet er ikke centralt placeret, men er tværtimod beliggende i Hoogvliets udkant. Den danner hermed en bufferzone mellem selve beboelsesområderne og den nærtliggende omfartsvej. En efterfølgende vurdering af Heerlijkheid Hoogvliet har vist, at mange beboere har tendens til at tage bilen til området frem for at gå, idet de skal passere utrygge områder for at komme derhen. Yderligere tilbydes ingen offentlig transport til parken. Konsekvensen er, at det tiltænkte knudepunkt begrænses af de infrastrukturelle og geografiske forhold.

De fire knudepunktsparemetre

Trafikalt knudepunkt:

Der tilbydes ingen offentlig transport til området. På grund af Heerlijkheid Hoogvliets afsides beliggenhed vil mange beboere være tvunget til at tage bilen til stedet.

Funktionelt knudepunkt:

Heerlijkheid Hoogvliet indeholder grønne områder med forskellige faciliteter til grill o.lign. Selve villaen huser bl.a. en multihal, en mindre biograf, café og kontorer. Den anvendes til en række forskellige arrangementer. Mange unge har deres gang i villaen hos områdets ungdomsvejledere.

Socialt knudepunkt:

Villaen danner rammen om en række forskellige

programmer og aktiviteter, og giver således mulighed for at mennesker fra forskellige sociale grupper kan bruge dens faciliteter. Den omkringliggende park tilbyder et rekreativt rum, som ligeledes retter sig mod forskellige typer af mennesker.

Arkitektonisk knudepunkt:

Villaens facade markerer sig med skrigende farver og tegneserielignende grafiske elementer. Ankomst til området sker over en lyserød bro, hvor teksten Heerlijkheid udgør dens rækværk. Den drømmende humoristiske stil udstråler stedets uformelle atmosfære. Det grønne område er udformet som et bakket landskab. I en kunstig sø er tre mindre øer forbundet til 'fastlandet' af gangbroer.

//Case 5

BOTANISKE TAGHAVER - Augustenborg, Sverige

Hvad kan vi lære?

Med udførelsen af et forsøgsprojekt med beplantning af store tagarealer på industrielle bygninger, har Malmö-forstaden Augustenborg fået en unik attraktion. Det er en attraktion som på inspirerende vis skaber en uventet kobling mellem viden og oplevelser i et forstadsområde, som ellers ikke ville kunne tiltrække publikum udefra. I forhold til knudepunktet i Aalborg Øst er dette en inspirerende case, fordi den med en kreativ hybrid formår at lægge en helt ny identitet til stedet, som ikke umiddelbart havde store aktiver som attraktion.

Beskrivelse

I Malmö-forstaden Augustenborg i Sverige blev der i årene 1998-2003 udført et forsøgsprojekt med beplantning af store tagarealer på industrielle bygninger. I alt 9.500 m² grønne taghaver er udført. Dette er sket i forbindelse med en større social og energimæssig fornyelse af Augustenborg.

Projektet er unikt, fordi det har vist, at det er muligt at beplante meget store tagflader i skandinavisk klima relativt billigt og uden stort vedligehold. Forskning har vist, at disse grønne tage fungerer som naturlig isolering og nedkøling, forlænger tagenes holdbarhed, medfører en betydelig vækst i biodiversitet, foruden at de opsamler og fordamper regnvand. De grønne tage medfører dermed en række miljømæssige fordele.

Udover derved at have skabt et vigtigt sted for forskning på en uventet lokalitet, er det værd at bemærke, at de botaniske taghaver er blevet en unik attraktion i Malmö. Som besøgende kan man færdes på nogle af tagene, opleve byen fra en anden vinkel og få viden om stedets bæredygtighedsaspekter. Besøgscenariet som åbnede i projektperioden er fortsat i funktion.



Botaniske taghaver, Augustenborg. Foto: Mécly Rome



Solbjerg Plads. Foto: Ditte Bendix Lanng

//Case 6

SANSELIGT BYRUM

- Solbjerg Plads, Frederiksberg, Danmark

Hvad kan vi lære?

Med et sanseligt byrumsdesign har man på Frederiksberg fået et oplevelsesrigt centrum, hvor der før var "bagside". Det er både et travlt transitrum med mange passerende cyklister, der krydser det i alle retninger, og et attraktivt offentligt rum og mødested. Casen er inspirerende i forhold til knudepunktet i Aalborg Øst, idet den formår at fungere som et markant og identitetsrigt samlende byrum for de mange forskellige funktioner i området.

Beskrivelse

Den danske landskabstegnestue, SLA, har med deres byrumsdesign for Solbjerg Plads, medvirket til omdannelsen af et "bagside-område" på Frederiksberg til et aktivt og attraktivt transitrum og mødested. Det er blevet et centrum for området, som huser et stort indkøbscenter, metrostation, samt centrale uddannelsesinstitutioner placeret i en akse med et langstrakt byrum, der indeholder mødesteder samt cykel- og gangstiforbindelser. I designet af byrummet er der fokus på sanser og interaktion frem for kun på form og funktion. Selvom dette er et byrum, hvor folk i deres hverdag bevæger sig gennem – nogle hurtigt på cykel på den såkaldte supercykelsti, er der således lagt vægt på en sanselig arkitektur som danner en særlig identitet. Byrummet er fx. beplantet med forskellige høje græsser og nåletræer, og disse – for den tætte by – fremmede beplantninger er med til at skabe en uventet og sanselig oplevelse. Der afspilles fuglefløjt fra skoven i højtaltalere ved et lille plateau – der udgør et stykke skov, hvor man kan sætte sig mellem træerne. På granitpladsen er der dyser med vanddamp, som børn nyder at lege med, og som skaber en næsten poetisk dis i området.

//Case 7

ASPHALT SPOT - Tokamachi-shi, Japan

Hvad kan vi lære?

Casen er inspirerende, fordi den viser, hvordan man kan udvikle et overraskende og karakteristisk offentligt rum ud fra et sted, som ellers kun forbindes med hverdagsfunktioner. P-pladsen kan betragtes som et lokalt mødested, hvor man mødes tilfældigt, standser kort op og snakker lidt. Det er interessant at arbejde med, hvordan man kan understøtte og aktivere p-pladsen som et sted, der også har plads til mennesker og byliv.

Beskrivelse

Med knudepunkters publikumsorienterede funktioner følger behovet for p-pladser. I denne case er en parkeringsplads i Japan formgivet ganske utraditionelt som et asfalteret bakkelandskab. Under den bølgende parkeringsplads, som indbyder til leg og fysisk udfoldelse, ligger udstillingrum og offentlige funktioner. Med mindre hældninger på 6-12% er det muligt for biler at parkere og køre på sådan et landskab.

Den utraditionelle formgivning, som ses i casen, betyder at arealet, som en stor del af døgnet er næsten tomt og blot er til overs, kan blive til et multifunktionelt byrum: et identitetsrigt mødested, et udsigtspunkt og en legeplads.

Det er naturligvis vigtigt at man i formgivningen sørger for, at der ikke skabes konflikt mellem bilerne og menneskene, fx ved at indrette nogle områder til leg og andre til parkering – eller ved at arealet bruges forskelligt henover dagen, så det fx kun er muligt at parkere der indenfor butikkernes åbningstid.



Asphalt Spot. Foto: R & Sie



Øko-boulevard. Foto: William Veerbeek

//Case 8

ØKO-BOULEVARD Vallecas, Madrid, Spanien

Hvad kan vi lære?

Casen viser et projekt med højst utraditionel formgivning. De store såkaldte "lufttræer" på "Øko-boulevarden" skaber et tåleligt mikroklima i den spanske varme – et byrum, hvor folk kan mødes. Selvom vi i Danmark har helt andre klimaforhold at forholde os til, når vi formgiver byens rum, er det inspirerende, at man har brugt klimaet som en stedsspecifik karakteristisk i bearbejdelsen af et nyt byrum med en stærk ikonisk arkitektur. En særlig identitet for forstaden Vallecas kan vokse ud af fortællingen om bæredygtighed, den ikoniske arkitektur og prioriteringen af et attraktivt byrum.

Beskrivelse

Vallecas er en forstad til Madrid, som er i hastig udvikling i disse år. Nye store boligområder skyder frem, men man oplever allerede nogle problemer med manglende byliv og identitet for områderne. Med denne "Økoboulevard" har man forsøgt at skabe en katalysator for byliv ved at arbejde med et offentligt rum af høj kvalitet – modsat hvad man ofte ser i hastigt udbyggede nye byområder på kanten af byerne. I enden af boulevarden er placeret store cylindre, som kaldes "lufttræer". Disse lufttræer skaber et særligt mikroklima i den spanske varme. Cylindrene har en åndbar beklædning, klatreplanter, solpaneler, vindsensorer og vand-sprinklere, som gør det muligt at regulere temperaturen og luftfugtigheden og dermed fungere som en bæredygtig stimulator for byliv. Firmaet der har udviklet lufttræerne har intentionen, at disse pga. deres simple stilladskonstruktion kan flyttes rundt til andre steder, hvor bylivet har brug for en hjælpende hånd.

kapitel 3

FEM ANBEFALINGER

- Knudepunktet: Fra mellemrum til bycentrum

Sammenfatning og introduktion til anbefalinger

Gennemgangen af de 8 cases danner sammen med den analyserede situation i knudepunktet i Aalborg Øst grundlaget for fem sammenfattende anbefalinger på de følgende sider.

De fem anbefalinger er formuleret som vigtige opmærksomhedspunkter og potentialer for en mulig udvikling af knudepunktet Humlebakken/Astrupstien under overskriften 'Knudepunktet - fra mellemrum til attraktivt bycentrum'.

Den første anbefaling omhandler koordinering og samspil af investeringer og initiativer i udviklingsprocessen - om at tilvejebringe en attraktiv situation, som muliggør realiseringen af en fysisk fornyelse. Denne anbefaling er derfor mere procesorienteret end de øvrige fire, som omhandler de knudepunktsparemetre, der har været gennemgående i rapporten.

De fem anbefalinger hedder:

A. Fra ide til virkelighed
– synergi i udviklingsinitiativer og investeringer

B. Trafikalt knudepunkt:
tilgængelighed og kontaktpunkt

C. Funktionelt knudepunkt:
attraktion, koncentration, muligheder

D. Socialt knudepunkt:
bevægelser som potentiale - byrum som udviklingsstrategi

E. Arkitektonisk knudepunkt:
"lag-på-lag-byen" – kontrast, fortætning og fortælling

Case	Anbefaling	A Fra ide til virkelighed - synergi i udviklingsinitiativer og investeringer	B Trafikalt knudepunkt: tilgængelighed og kontaktpunkt	C Funktionelt knudepunkt: attraktion, koncentration, muligheder	D Socialt knudepunkt: bevægelser som potentiale - byrum som udviklingsstrategi	E Arkitektonisk knudepunkt: 'lag-på-lag-byen' - kontrast, fortætning og fortælling
1 Prioritering af et 'bankende hjerte' Osdorp bycentrum		X	X	X	X	X
2 Nænsom transformation The Brunswick		X	X	X	X	X
3 'Tabula-rasa' Vaulx-en-Velin bycentrum		X	X	X	X	X
4 Spredte fornyelser Hoogvliet					X	X
5 botaniske taghaver Sverige		X		X		X
6 Sanseligt byrum Danmark		X		X	X	X
7 Parkeringslandskab Japan			X	X	X	X
8 Øko-boulevard Spanien			X	X	X	X

Anbefaling A// Fra idé til virkelighed - synergi i udviklingsinitiativer og investeringer

I flere af rapportens cases spiller private investorer og developere en central rolle i realiseringen af de fysiske fornyelser. I den engelske case, The Brunswick (nr. 2), ser vi direkte at det er en privat investor, der skaber initiativet til at gennemføre fornyelsen. I den franske case, Vaulx-en-Velin (nr. 3), arbejdes der målrettet med at skabe attraktive forhold for at mindre virksomheder kan indgå i udviklingen og bidrage til det generelle løft.

I Aalborg Øst er der som beskrevet i kapitel 1 flere igangværende udviklingsinitiativer, som kan få betydning for udviklingen af knudepunktet. Omvendt kan knudepunktet få en afsmittende effekt på andre projekter og planer. I forhold til dette samspil mellem planer og visioner, samt det ovennævnte fokus på at bringe private aktører i spil, er der en række vigtige erfaringer at viderebringe fra andre undersøgelser. De følgende opmærksomhedspunkter er hentet fra undersøgelser af private investeringer i byfornyelsesområder, foretaget af Statens Byggeforskningsinstitut (SBI), som er en del af Aalborg Universitet.

Vellykkede, realiserede projekter med private investeringer er oftest lange seje træk med mange involverede aktører. De private investeringer synes at have en tendens til først at blive en realitet, når eksempelvis offentlige byfornyelsesinvesteringer har aflejret en positiv udvikling i området. Der kan dog langt fra altid spores en direkte sammenhæng mellem private investeringer og byfornyelsesprojekter. Dels vurderer developere og investorer, at byfornyelsen har for lille en finansiel volumen og dels mangler der kendskab til byfornyelsen. Der fremhæves dog den psykologiske effekt af, at der er noget i gang i området – at der er nogle, der har påbegyndt investeringen, om end den er relativt beskedent.

Dette peger på et vigtigt aspekt, nemlig at der er synergi mellem udviklingstiltagene. Udenlandsk forskning viser, at investorer, der går ind i såkaldte høj-risiko aktiviteter i et udsat byområde, oftest gør det i forventning om, at priserne vil stige, og at der i det hele taget er en positiv vækstspiral i området. Dette scenarium understøttes, hvis det offentlige foretager væsentlige lokale investeringer og udvikler en sammenhængende strategi og fornyelsesindsats i området. Developers og investorer kendskab til konkrete projektudviklingsmuligheder i et byområde er ofte centrale for, om de vælger at involvere sig. Kendskabet opstår gennem netværk, developerens opsøgende arbejde eller henvendelser fra private og kommunen. Det er ofte afgørende for developere, at kommunen har tænkt projekterne ind i en helhed, gerne en langsigtet udvikling, og at det er tydeligt, at kommunen

selv tror på det og melder klart ud med planer, muligheder og begrænsninger.

Erfaringerne viser således, at projektudviklingsindsatsen – den fælles bærende vision for et område – har stor betydning i overgangen mellem den områdebaserede indsats og private investeringer.

Ifølge SBIs erfaringer er der i dansk kontekst tendens til at fokusere på investoren i byudviklingsprojekter, selvom developeren/projektudvikleren ofte er mindst ligeså central en aktør. Developeren skal kunne skabe en vision for et projekt, som kan overbevise investor om, at det er værd at investere i. Developerindsatsen kan i mange tilfælde udføres af lokale aktører. Det er primært gennem projektudvikling, at der skabes værdiforøgelse af en ejendom eller et byområde, eksempelvis ved at man ser mulighederne for anden anvendelse af en bygning. Developerens indsats er ofte mangesidet, og går ud på at udvikle en samlet projektpakke bl.a. med købs- og lejekontrakter, byggetilladelse og ikke mindst at finde de rigtige investorer til projektet.

Stedstilknytning vurderes at være et betydningsfuldt parameter for både developeres og investorers engagement. Private boligejere kan agere som mindre developere eller investorer. Almene boligforeninger kan spille en central rolle som "first movers", når de opfører nybyggeri og gennemfører renoveringer. Sammen med kommunens indsats er de med til at sandsynliggøre overfor andre, at der er tro på områdets udvikling. Butikserhverv, kultur og services smittes i ret høj grad af byfornyelsesindsatsens udvikling af området, dog i særligt grad lokale virksomheder, mens fx store detailhandelskæder er sværere at overbevise om investeringer. Lokale virksomheder anses dermed for at have et potentiale, som måske kan udfoldes, hvis der opbygges en større stedsbevidsthed - fx gennem områdebaseret fornyelse eller øvrige synliggørende tiltag. Lokale foreninger og netværk nævnes også som mulige vigtige brikker i udviklingen, ved at de er med til at skabe visioner for området, og ved at de ofrer ressourcer og demonstrerer handlekraft, som kan være med til at overbevise investorer om, at området har vækstpotentiale.

Investeringsmotiverne varierer alt efter om det er lokale (fx butiks- eller boligejere) eller ikke-lokale investorer. De lokale har ofte et større lokalt og socialt perspektiv, mens de ikke-lokale først og fremmest holder opmærksomheden på profit og afkast. Lokale investorer og developere er vigtige for byfornyelsen, de kan have afgørende betydning for dens succes. De er ofte stærkt engagerede i lokalområdets udvikling og beskrives som ildsjæle.

Anbefaling B// Trafikalt knudepunkt: tilgængelighed og kontaktpunkt

Rapportens gennemgang viser, at knudepunktet Humlebakken/Astrupstien oprindeligt var planlagt som et sted med god tilgængelighed. Dette er en væsentlig kvalitet at bygge videre på.

I case 1- 3 som alle arbejder med at skabe egentlige bycentre, er god tilgængelighed til/fra den øvrige by med forskellige trafikforbindelser et gennemgående og grundlæggende træk. I disse cases sættes der på at supplere de modernistiske bydeles dominerende vejnet med et veludbygget kollektivt trafiknet med både busser og skinebåren offentlig transport. Metrosystemer og letbaneforbindelser udgør store og centrale investeringer i disse byområder. Når man vælger så kostbare trafikale fornyelser hænger det sammen med visioner om, at de nye bycentre ikke blot bliver lokale knudepunkter, men også får en mere vidtrækkende tiltrækningskraft som regionale centre med blandede funktioner såsom handel som i Osdorp bycentrum (case 1) eller uddannelse som i Vaulx-en-Velin bycentrum (case 3). Ligesom begge disse cases, udmærker knudepunktet i Aalborg Øst sig allerede i dag ved at have gode trafikforbindelser. I planlægningen af knudepunktet har man taget udgangspunkt i behovet for transport – med bilen som den primære transportform. Men stedet er også godt betjent af busser, og stiforbindelserne er omfattende.

I denne forbindelse er det også i Aalborg Øst et relevant opmærksomhedspunkt at forholde sig til rækkevidden af et potentielt nyt bycentrum. Skal rigtig mange udefrakommende inviteres til stedet p.g.a. for eksempel nye regionale funktioner eller er det primært et lokalt bycentrum? Det er væsentligt at vurdere om de eksisterende eksterne trafikforbindelser bør suppleres eller udbygges, om buslinjerne servicerer området tilstrækkeligt og om parkeringsmulighederne er hensigtsmæssige. Helt umiddelbart er der dog også plads til forbedring - det gælder særligt cykelforbindelsen til centrum.

Men tilgængelighed og hurtige forbindelser til andre steder er ikke de eneste relevante aspekter for det trafikale knudepunkt. Ligeså relevant er den interne organisering af trafik og bevægelser i knudepunktområdet, der som beskrevet også fungerer som et socialt mødested, i og med at mange bevægelseslinjer krydses her. Det er relevant at forholde sig til, hvordan man oplever knudepunktet, når man passerer det; - inviteres man ind? - formidles stedets kvaliteter til den forbi-passerende? Bilistens og buspassagerens perspektiv udgør et vigtigt "vindue" til knudepunktet og til Aalborg Øst i det hele taget.

I den forbindelse er det et grundlæggende spørgsmål om trafikadskillelsen mellem vejnettet

og stinettet skal brydes i et nyt bycentrum ved en omfattende 'genplanlægning', eller om man ved forholdsvist mindre forandringer i infrastrukturen kan skabe et sammenhængende og attraktivt bycentrum. Her er det ikke mindst centralt at være opmærksom på, at parkeringspladser, små interne stiforbindelser, busventepladser mv. udgør vigtige byrum for hverdagslivet, som kan og bør indgå som aktiver i et potentielt nyt bycentrum. Den japanske case (nr. 7) er yderst interessant i denne sammenhæng, da den giver et radikalt bud på et byrum, som både muliggør overfladeparkering og et legende byliv. Man har altså ikke – som man gør i for eksempel casen fra London, The Brunswick (nr. 2), gemt bilerne væk i en mere traditionel parkeringsskælder. I stedet forsøger man at skabe et uventet samspil mellem aktiviteter og trafik i en utraditionel og unik formgivning.

Anbefaling C// Funktionelt knudepunkt: attraktion, koncentration, muligheder

Anslaget til et stærkt funktionelt knudepunkt er til stede i Aalborg Øst, og det nye Sundheds- og Kvarterhus er en væsentlig styrkelse. For at udvikle et egentligt bycentrum kan det funktionelle knudepunkt imidlertid styrkes yderligere, med forskellige publikumsorienterede servicefunktioner, men også med boliger. I case 1-3 ser vi, at bycentrene rummer mange forskellige funktioner og at boliger er en vigtig del af dem. Med disse funktionsblandede bycentre, hvor boliger også indgår, sigter man blandt andet på, at området er aktivt hen over store dele af døgnet – i stedet for kun indenfor butikkernes åbningstider, som det er tilfældet ved store indkøbscentre – eller at stedet fungerer som en "soveby", som betegner rene boligområder. Med de blandede bycentre er der altså tale om et opgør med den grundlæggende funktionsadskillelse som typisk findes i byområder bygget efter de modernistiske principper. I stedet arbejder man med funktionsblanding med henblik på at skabe et livligt område med en stor koncentration af funktioner, som der kan opnås en synergi-effekt imellem. I case 2, The Brunswick, har man meget bevidst arbejdet frem mod at tiltrække en stærk ankerbutik samt solide kædebutikker, der kunne danne et fundament for udviklingen af et detailhandelscenter i trivsel.

Da knudepunktet i Aalborg Øst rummer både offentlige kulturelle faciliteter, institutioner som skole og børnehave, indkøbscenter, de nye sundhedsfaciliteter, samt ikke mindst trafikfunktioner indenfor et afgrænset område, er der her tale om en markant koncentration og et potentiale for videreudvikling. Nye funktioner, der inviterer endnu flere folk til området – og dermed styrker det eksisterende udbud af faciliteter, kan have både lokal og

regional karakter. I case 1 og 2, Osdorp bycentrum og The Brunswick, er det butikker og kulturtilbud, der udgør de største attraktioner for udefrakommende, mens uddannelsesinstitutioner udgør den regionale attraktion i case 3, Vaulx-en-Velin bycentrum. Et andet - inspirerende og overraskende - eksempel på en attraktiv funktion, der inviterer besøgende ind, findes i case 5, de botaniske taghaver i Augustenborg, Sverige, som er blevet en oplevelsesmæssig, rekreativ og vidensbaseret attraktion i et industriområde.

Casene 1-3 peger således på, at der kan opnås synergieffekt ved at arbejde med mange forskellige funktioner koncentreret i et knudepunkt. Casestudierne påpeger også, at byrummene, som binder områdets forskellige funktioner sammen, bør være åbne og inviterende til mange forskellige aktiviteter. I casene 6-8 ser vi således eksempler på, hvordan man skaber attraktive byrum, som ikke er forudbestemt til bestemte grupper og specifikke funktioner. Dette gælder også casene 1 og 3, som beskæftiger sig med at skabe gaderum og pladser, hvor et blandet byliv kan udfolde sig.

Anbefaling D// Socialt knudepunkt: bevægelser som potentiale

Knudepunktet Humlebakken/Astrupstien har en vis koncentration af aktiviteter. Aktiviteterne er knyttet til dagligdags bevægelser til skole, busstoppested, indkøb mv. Disse bevægelser foregår på kryds og tværs af hele området ved knudepunktet. Mange bevæger sig til fods - henover parkeringspladsen foran Tornhøjcentret, på en trådt sti op til et busstoppested, gennem tunnelen under Humlebakken. Bevægelserne er i dag en vigtig del af bylivet i knudepunktet - de udgør grundlaget for at knudepunktet fungerer som et socialt, offentligt rum, hvor folk færdes, mødes, ser hinanden og taler sammen. Bevægelserne udgør dermed et væsentligt opmærksomhedspunkt og potentiale for fornyelsen af knudepunktet som et sted, man har lyst til at bruge.

Imidlertid er de byrum, som i dag 'huser' bevægelserne i knudepunktet, langt fra inviterende, særligt for fodgængere. Nogle er slet ikke beregnet til at man færdes der til fods, men kun lavet til bilerne. Andre er nedslidte, eller svært tilgængelige. Oftest ligner de arealer, der blev tilovers, da man planlagde og byggede byen, og de fungerer ikke fuldt ud som byrum, der binder byen sammen.

Et fornyet fokus på udvalgte byrum, omfattende både forbindelser, vejrum og pladser, som de arealer, der binder byen sammen, og som er synlige og til gavn for beboere og gæster, kan potentielt være grundlæggende i skabelsen af en ny helhed for knudepunktet. Mobilitet spiller en væsentlig rolle i sådan en fornyelse - en positiv rolle, der både

handler om at mange mennesker ledes gennem knudepunktet, at tilgængeligheden er god, og om de hverdagsaktiviteter, der er forbundet med at være på vej et sted hen - at vente på bussen, tilfældigt at møde en ven på parkeringspladsen, at møde dem, man bor side om side med, men måske ikke kender. Disse forbindelser og de byrum, som er knyttet til trafikfunktioner samt de aktiviteter, der udspiller sig der, kan derfor anses som et potentiale og et pejlemærke, når der sigtes på at skabe mere og rigere byliv i området.

Attraktive byrum er ikke nødvendigvis indrettet til tydelige funktioner eller bestemte former for socialt samvær, som det også blev nævnt i Anbefaling C: Funktionelt knudepunkt. Dette er en særlig pointe i bycentrets offentlige rum, hvor der ikke er enkelte grupper af beboere eller besøgende, som har fortrinsret, og det ses i både den franske case, Vaulx-en-Velin bycentrum (nr. 3), og i casen fra Amsterdam, Osdorp bycentrum (nr. 1), at man har anlagt gaderum og pladser til et 'almindeligt' og blandet byliv. I casene 6-8 har man brugt arkitekturen som et meget aktivt virkemiddel til i særlig grad at invitere til et rigt byliv, som ikke er afgrænset til bestemte aktiviteter eller mennesker. I knudepunktet er det netop relevant at sigte på byrum, som giver plads til og engagerer mange forskellige brugere, og som derfor inviterer til frie og uformelle aktiviteter, også af dagligdags karakter.

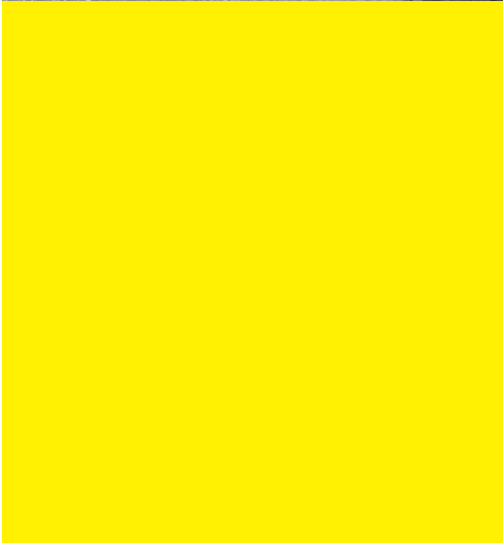
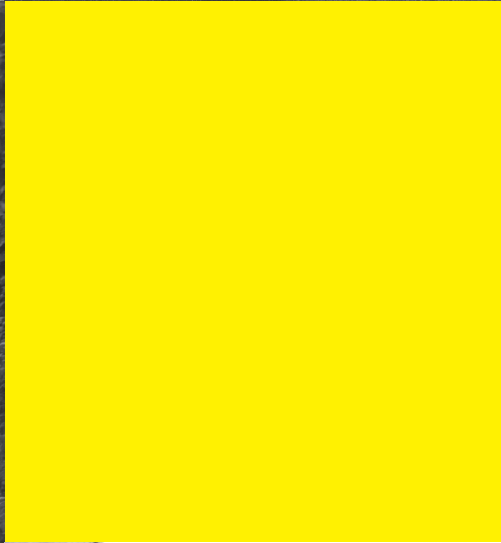
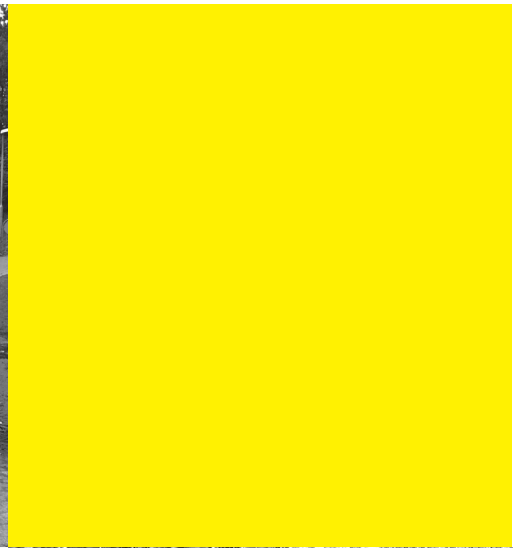
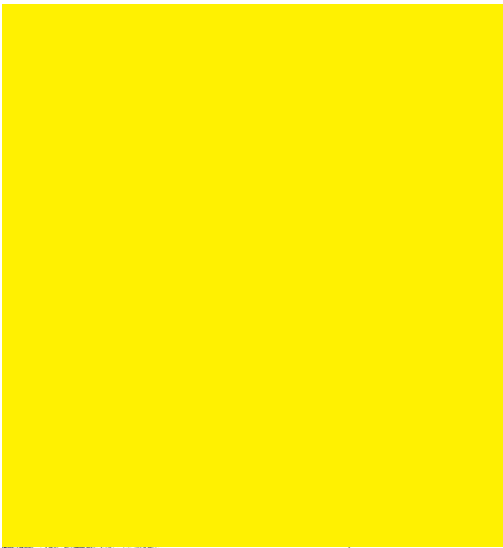
Anbefaling E// Arkitektonisk knudepunkt: "lag-på-lag-byen"

De fire første cases i denne rapport viser forskellige eksempler på arkitektoniske fornyelser, men der er stor forskel på, hvor radikale disse fornyelser er. Dette udgør også et centralt opmærksomhedspunkt for fornyelsen af knudepunktet i Aalborg Øst. 'Tabula rasa'-strategien som vi så et eksempel på i den franske case, Vaulx-en-Velin bycentrum (nr. 3), kritiseres for at være en 'voldelig' arkitekturstrategi, som brutalt sletter eksisterende sociale og fysiske strukturer med voldsomme nedrivninger. Dermed er kritikken også, at strategien kopierer en væsentlig fejltagelse fra dengang de nye bydele blev bygget - nemlig at starte forfra i stedet for at have interesse og blik for eksisterende potentialer og social sammenhængskraft. Det er netop denne 'tabula rasa'-strategi man har forsøgt at udfordre i casen fra Hoogvliet (nr. 4) med spredte fornyelser, der skulle 'vokse' ud af eksisterende kvaliteter. I casen fra Amsterdam, Osdorp bycentrum (nr. 1), ser vi et forsøg på at skabe en frugtbar balancegang mellem eksisterende og nye kvaliteter. En mere dybdegående analyse af potentialerne i den eksisterende situation i forhold til de nye visioner for stedet må ligge til grund for sådan en balancegang. I Aalborg Øst kan en sådan analyse tage udgangs-

punkt i den funktionalistiske bydel som helhed – dens luftige og landskabelige karakter. Det særlige og bemærkelsesværdige findes således i mindre grad i den eksisterende arkitektur indenfor knudepunktområdet, men i højere grad i bydelens store skala: det kuperede landskab med spredte bebyggelser og grønne åbne rum med højt til himlen. Som situationen er i dag skiller området ved knudepunktet Humlebakken/Astrupstien sig ikke væsentligt ud fra resten af bydelen, når det gælder det arkitektoniske udtryk. Også i knudepunktet er bebyggelsen spredt som store enheder på store åbne flader, byrummene er udflydende, og forbindelserne spinkle. Men der er et potentiale for at fokusere på forskelsskabelse, kontrast og et berigende samspil mellem den åbne, luftige bystruktur og et tæt og varieret, fornyet knudepunkt. Topografien understøtter dette, da knudepunktet Humlebakken/Astrupstien ligger i et forholdsvis lavtliggende område; her er ikke de udsigter og solnedgange, man kan opleve fra andre steder i bydelen. Til gengæld er der - potentielt set - nærhed, aktivitet og variation.

En arkitektonisk fornyelse, der peger på nærhed, aktivitet og variation i knudepunktet, vil lægge et nyt kontrastrigt, fortættende og fortællende 'lag' til den eksisterende bystruktur. Sådan et lag kan introducere andre arkitektoniske virkemidler, end den eksisterende arkitektur. Dette er et træk, som går igen i rapportens udvalgte cases, som alle introducerer en såkaldt 'lille skala og mellem skala' til den funktionalistiske arkitekturs typiske store bygninger, byrum og forbindelser. Markerede, snævre gadeforløb og pladser samt bygninger med detaljer og bevidste materialevalg er eksempler på dette. Til forskel fra den funktionalistiske arkitektur, fokuserer man på at møde arkitekturen i øjenhøjde i et nyt fortættet og varieret 'levemiljø'. Med case 5-8 er der givet eksempler på, hvordan sådan en arkitektur i endnu højere grad kan bruges som et attraktivt i en overraskende, ikonisk, endda poetisk, ny fortælling, som bringer knudepunktets andre dimensioner - forbindelser, funktioner, mennesker - tættere sammen.





referencer

Referencer

Kapitel 1 & 3

- Bjørn, Niels (2008) *Arkitektur der forandrere – Fra ghetto til velfungerende byområde*. Gads Forlag
- Büscher, M. & Urry, J. (2009) "Mobile Methods and the Empirical" i *European Journal of Social Theory* 12, 99-112, 2009
- Büscher et al. (eds.) (2011) *Mobile Methods*. New York: Routledge
- Caldenby, C et al. (eds.) (2010) *Living and Dying in the Urban Modernity*. Aarhus: Royal Academy of Fine Arts, School of Architecture
- Christensen, P., Topholm, J. (1990) *Aalborg under stilstand og fremgang fra 1884 til 1970*.
- Cresswell, Tim (2006) *On the Move – Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge
- Cullen, Gordon (1961) *The Concise Townscape*. Oxford: The Architectural Press
- Dansk Bygningsarv A/S (2011) *Mellemrum som byrum*. Socialministeriet
- Easterling, Keller (1999) *Organization space: landscapes, highways, and houses in America*. Cambridge: MIT Press
- Easterling, K. (2011) "Fresh Field", i N. Bhatia, M. Przybylski, L. Sheppard & M. White (2011) *Coupling. Strategies for Infrastructural Opportunism*, New York: Princeton Architectural Press, pp. 10-13
- Edensor, T. (2003) "M6-Junction 19-16. Defamiliarizing the Mundane Roadscape" i *Space & Culture* vol. 6 no. 2, maj 2003, p151-168.
- Engberg, L., Larsen, J., Rohr, J. (2008) "Evaluering af områdefornyelse" SBI-rapport (www.sbi.dk/byudvikling/byfornyelse/evaluering-af-omradefornyelse/evaluering-af-omradefornyelse)
- Gehl, Jan (1996. Første udgave 1971) *Livet mellem husene*. København: Arkitektens Forlag
- Graham, Stephen & Marvin, Simon (2001) *Splintering Urbanism – Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. New York: Routledge
- Hajer, Maarten & Reijndorp, Arnold (2001) *In Search of New Public Domain*. Rotterdam: NAI Publishers
- Hannam, Kevin, Sheller, Mimi & Urry, John (2006) "Mobilities, Immobilities and Moorings" i *Mobilities* Vol. 1, No. 1, 1-22, Marts 2006.
- Harder, Henrik (2002) *Vejplanlægning, politik og praksis*. Ph.D. afhandling, Aalborg Universitet
- Holek, A. (2008) "Arkitektoniske strategier mod ghettoisering" i *Arkitekten* nr. 2, 2008
- Jacobs, Jane (1961) *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House
- Jensen, J (2009) "Private investeringer i områdebaseret byfornyelse" SBI-rapport. (www.sbi.dk/byudvikling/byfornyelse/private-investeringer-i-omradebaseret-byfornyelse/private-investeringer-i-omradebaseret-byfornyelse)
- Jensen, Ole B. (2006) "'Facework', Flow and the City: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City" i *Mobilities* Vol. 1, No. 2, 143-165, July 2006.
- Jensen, Ole B. (2009) "Flows of Meaning, Cultures of Movement – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice" i *Mobilities* Vol. 4, No. 1, 139-158, March 2009.
- Jensen, Ole B. (2010a) "Negotiation in Motion: Unpacking a Geography of Mobility" i *Space and Culture* 2010
- Jensen, Ole B. (2010b) "Erving Goffman and Everyday Life Mobility" i Jacobsen, Michael Hviid (2010) *The Contemporary Goffman*. New York: Routledge
- Jensen, O. B. & N. Morelli (2011) "Critical Points of Contact - exploring networked relations in urban mobility and service design" *Danish Journal of Geoinformatics and Land Management*, vol. 46, no. 1, pp. 36-49
- Juul, H (ed.) (2008) *Byens Rum 1 – Det fremmede i det kendte*. København: Arkitekturforlaget B
- Juul, H og Pløger, J (eds.) (2009) *Byens rum 1,5* (www.byensrum.dk/aktiviteter_presse/documents/ByensRum1-5Web.pdf)
- Juul, H (ed.) (2009) *Byens Rum 2 – Det kendte i det fremmede* (www.byensrum.dk/projekter/documents/ByensRum2_web.pdf)
- Nygaard, E. (2011) *Arkitektur Forstået*. København: Bogværket
- Programbestyrelsen for dialog og balance i udsatte boligområder (2008) "Fra udsat boligområde til hel bydel"
- Rohbrandt, K. (1962) "Byplanarbejdet i Aalborg. Rapport. Afgivet 1962. Stadsarkitekten i Aalborg".
- Skjøtt-Larsen, J. (2008) "Aalborg Øst – en social og symbolsk profil" Sociologisk arbejdsrapport nr. 24, 2008, Aalborg Universitet
- Urry, John (2007) *Mobilities*. Oxford: Polity Press
- Whyte, W. (1980) *The Social Life of Small Urban Spaces*. New York: Project for Public Spaces
- Aalborg Kommune (1964) "Konkurrence om ny bydel i Aalborg"
- Aalborg Kommune (1967) "Aalborg Byplan 1967"
- Aalborg Kommune (2002) "Trafik- og miljøplan Aalborg Øst"
- Aalborg Kommune (2006) "Lokalplan 08-070. Bazar ved Humlebakken, Aalborg Øst"
- Aalborg Kommune (2009) "Kommuneplan 2009"
- Aalborg Kommune (2011) "Strategi 2011"
- www.aalborgkommune.dk/om_kommunen/byplanlaegning/byomdannelse-og-byudvikling/sider/city-in-between.aspx
- www.abhim.dk
- www.byensrum.dk
- www.kildeparken2020.dk

Kapitel 2

Yin, R.K (1994, 2. udgave) *Case Study Research – design and methods*. London: Sage Publications

Case 1:

- Kempen, R.v, Dekker, K., Hall, S. Tosics, I. (red.) (2005) *Restructuring Large Housing Estates in Europe*. Bristol: The Policy Press
- www.kei-centrum.nl/websites/kei/files/Herziening%20Richting%20Parkstad%202015%20aug07.pdf
- www.kei-centrum.nl/view.cfm?page_id=1897&item_type=project&item_id=96
- www.iamsterdam.com/en/living/city-of-amsterdam/amsterdam-city-districts/stadsdeel-nieuw-west/osdorp
- kei.ritense.com/websites/kei/files/kei2003/documentatie/parkstadamsterdam%20richting%20parkstad%202015%20samenvatting.pdf
- www.amsterdam.nl/centrumnieuwwest_prev

Case 2:

- "The Eclipse of the Brunswick" i *The Architectural Review*, marts 2007
- Bjørn, Niels (2008) *Arkitektur der forandrer – Fra ghetto til velfungerende byområde*. Gads Forlag
- www.levittbernstein.co.uk/
- www.shopping-centre.co.uk/news/fullstory.php/aid/2368/Blooming_Brunswick.html
- www.architecture.com/Awards/RIBAHonoraryFellowships/2009Fellowships.aspx
- www.blueprintmagazine.co.uk/index.php/everything-else/the-brunswick-centre/
- www.alliedlondon.com/our-projects/the-brunswick

Case 3:

- Bjørn, Niels (2008) *Arkitektur der forandrer – Fra ghetto til velfungerende byområde*. Gads Forlag
- Hall, S. & Hickman, P. (2005): "Responding to Unpopular Social Housing in Vaulx en Velin, Greater Lyon: An English Perspective" i *International Journal of Housing Policy*, 5:1, 17-37
- Holek, A. (2008): "Vi visker le Corbusier ud" i *Arkitekten*, marts 2007
- Programbestyrelsen for dialog og balance i udsatte boligområder (2008) "Fra udsat boligområde til hel bydel"
- urbact.eu/fileadmin/Projects/URBAMECO/outputs_media/Lyon_final_presentation.pdf
- www.gpvvaulxenvelin.org
- www.business.greaterlyon.com/urban-free-zone-vaulx-en-velin-zfu-lyon-business-location-france.286.0.html?&L=1
- www.serl.fr/index.php/serl/nos-offres/Commerces/Commerces-Centre-ville-de-Vaulx-en-Velin

Case 4:

- Nielsen, T. et al. (2005) *Urban Mutations*, Arkitektskolens Forlag, Aarhus
- Provoost, M. (2007) *WIMBY Hoogvliet – future, past and present*, NAI Publisher, Rotterdam
- webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110118095356/http://www.cabe.org.uk/case-studies/heerlijkheid-hoogvliet/evaluation
- international.metropolis.net/events/rotterdam/papers/5_agenda_IBT.htm
- www.thenewtown.nl/article.php?id_article=15
- www.eukn.org/E_library/Social_Inclusion_Integration/Integration_of_Social_Groups/Ethnic_Minorities/Rotterdam_Hoogvliet_the_Netherlands_Bristol_Case_Study
- sustainablecities.dk/da/city-projects/cases/hoogvliet-velkommen-i-min-baghave
- www.tudelft.nl/live/pagina.jsp?id=c92bf815-e063-4668-a8cf-677f1595c0fc&lang=en
- www.wimby.nl/index.php?newlang=eng
- www.eukn.org/Searchresults
- www.demagazine.co.uk/architecture/hoogvliet-herlijkheid

Case 5:

- ec.europa.eu/environment/life/publications/lifepublications/lifefocus/documents/urban_lr.pdf, www.greenroofs.se

Case 6:

- Marling, G (under udgivelse) "Experiencing Performative Urban Spaces"

Case 7:

- Andersen, R. (2009) Aktiverende arkitektur og byplanlægning. Indenrigs- og Socialministeriet (www.sm.dk/data/Dokumentertilpublikationer/Publikationer%202009/Aktiverende%20arkitektur/aktiverende_arkitektur%20-%20lille_september%202009.pdf)

Case 8:

- "Ecobulevar de Vallecas, Madrid, 2005" i *a+t. In common II. Collective spaces*. nr. 26, 2005

